

Introdução

1. Enquadramento do tema

Nas últimas décadas temos assistido a uma reorganização do espaço provocada, em grande medida, pelo desenvolvimento tecnológico e inovação social nos transportes e comunicações. Em função das vias de comunicação e sob a influência da crescente mobilidade da população, as cidades expandem-se absorvendo, física mas sobretudo funcionalmente, as áreas rurais, aldeias, vilas e pequenas cidades que estão mais próximas.

A par da cidade ou vila tradicional, surgem novos núcleos urbanos, principalmente junto aos nós das redes de transporte e ao redor dos novos centros comerciais. Passam a coabitar no mesmo território o policentrismo provocado pela topologia em rede, aberta, sem fronteiras, que origina uma representação multipolar difusa sob a forma de bacias urbanas em formação, e a topologia do círculo, fechada, representada pela cidade tradicional, onde todos os caminhos convergem no centro.

Surgem assim, segundo Beauchard (1999, p.139), “a **centralidade territorial** que está em plena regressão e a **centralidade transaccional** que não se inscreve somente num território, mas numa extensão mais vasta, numa lógica de redes que privilegia o espaço em linha, vencendo o tempo e o espaço”. As auto-estradas, o comboio de alta velocidade e o avião fazem com que as cidades que deles dispõem se relacionem entre si a grandes distâncias, esquecendo áreas rurais, vilas e cidades que lhes são mais próximas, que só beneficiam indirectamente dessas ligações. A “democratização” do transporte aéreo permite colocar as cidades dos territórios insulares nessas redes, em condições que só não são idênticas às dos territórios continentais devido aos altos custos praticados pelas companhias aéreas.

Neste novo ordenamento é dado realce à cidade-região e cidade-porta pois, segundo Beauchard (1999 p. 78) “ses portes permettent le passage entre espace transactionnel et espace patrimonial”.

A cidade do Funchal, capital da Região Autónoma da Madeira, localizada numa ilha fortemente impulsionada pelo turismo, não foge a esta dinâmica observada ao nível mundial.

Na ilha da Madeira, o pólo inicial de desenvolvimento urbano centrou-se junto ao litoral, a partir da baía do Funchal, na Zona Velha da Cidade. Segundo Orlando Ribeiro (1985, pp. 126-127), “A cidade velha estendia-se à beira-mar (...) em torno da catedral, do porto, da alfândega, da fortaleza de São Lourenço, então como hoje sede do Governo, situavam-se as ruas onde se fazia todo o comércio. Mais longe, ao longo das ribeiras e nas encostas, algumas casas de residência no meio das quintas, onde pomares, plantações de cana-de-açúcar, culturas hortícolas muito cuidadas e irrigadas, se misturavam com árvores e flores cultivadas para prazer dos habitantes abastados”.

A cidade foi-se estendendo em mancha de óleo ao longo do litoral da vertente sul, subindo as encostas cada vez mais íngremes. Em algumas áreas esta expansão fez-se por saltos, procurando as condições morfológicas mais adequadas à construção das vivendas, melhores características microclimáticas e boa vista sobre a cidade, sobretudo quando localizadas no anfiteatro que circunscreve o centro da urbe. Foram, assim, ocupados os melhores espaços, a partir dos quais se formaram novos núcleos urbanos com a construção de mais casas e implantação de comércio e serviços.

A expansão da periferia do Funchal, através da deslocação da função residencial para lugares cada vez mais distantes do centro, e a polarização deste em termos de bacia de emprego, provocou a dissociação espacial entre os locais de residência e os de trabalho e incrementou a expansão do transporte público (autocarros) e a utilização do transporte individual. Este factor, associado à influência funcional que o Funchal exerce sobre toda a Região e às políticas do Governo, criou a necessidade de construir mais vias de comunicação – redes viárias, denominadas por vias rápidas (cota média de 200 metros) e vias expresso, com o objectivo de aproximar lugares, criar outras formas de mobilidade, mas também, contribuir para a valorização dos solos e o desenvolvimento imobiliário.

Por sua vez, o novo desenho da rede viária contribuiu para a reestruturação do sistema urbano, já que a distância tempo passou a comandar a estrutura espacial, colocando em segundo plano a distância absoluta ou quilométrica. Os omnipresentes acidentes geográficos perderam força enquanto obstáculos ou factores fortemente condicionantes da expansão urbana. De uma cidade (Funchal) que ao longo de séculos teve o privilégio de ser única no Arquipélago da Madeira, assistiu-se, a partir da década de noventa do século XX, à emergência de uma rede urbana, através da decisão política da elevação a cidade de mais seis vilas, situando-se cinco delas na Ilha da Madeira e uma no Porto Santo. Se tal facto tem uma dimensão política relevante, não deixa de traduzir uma situação real de crescimento, densificação e complexificação da rede urbana.

Muitos dos pequenos aglomerados populacionais, localizados nas pequenas fajãs, lombos e achadas, associados à dispersão das casas ao longo dos vales, antes isolados, vêem novas perspectivas de crescimento demográfico e económico com a chegada das vias de comunicação.

Na Ilha da Madeira assiste-se, assim, a um reordenamento do território, com uma rede urbana mais completa, mais coesa, provocada pelo desenvolvimento de infra-estruturas rodoviárias que possibilitam um maior inter-relacionamento de pessoas, bens e serviços e uma maior integração e coesão territorial.

A emergência de novos centros urbanos associada ao desenvolvimento da rede viária, estruturada segundo uma topologia reticular, tem conduzido a mudanças no padrão geográfico das actividades económicas com a desconcentração do comércio e de alguns serviços mas, ao mesmo tempo, tem reforçado a concentração funcional no Funchal relacionada, sobretudo, com as funções mais especializadas de direcção, gestão e controlo, centros de negócios, sedes de bancos e de indústrias. Em paralelo, a expansão da cidade para Este provocou o aparecimento de um novo núcleo populacional e industrial, levando à formação de uma nova cidade em 2005 – Caniço (concelho de Santa Cruz), considerada um dormitório do Funchal. Para este crescimento da cidade muito contribuiu a construção do aeroporto, principal porta de

entrada da ilha e a criação do Parque Industrial e empresarial da Cancela, que fez aumentar o fluxo automóvel entre o Funchal e as novas infra-estruturas e contribuiu para a explosão imobiliária, no concelho de Santa Cruz. A criação da zona *Off-Shore* da Madeira e do Centro Internacional de Negócios, no Caniçal (concelho de Machico), nos finais dos anos oitenta do século XX, e a construção das respectivas infra-estruturas rodoviárias, facilitaram, ainda mais, o crescimento de toda a zona Este litoral da Ilha. Para Oeste, a expansão do Funchal aliada ao desenvolvimento do turismo e à construção de hotéis, está a originar novos pólos e a gerar um maior desenvolvimento de toda a orla litoral que se estende até Câmara de Lobos.

A expansão urbana reflecte também as preferências da população pelo litoral sul, bem como as políticas de solo e as estratégias imobiliárias. Por razões de ordem económica e ambiental, assiste-se a um movimento centrífugo da população que vivia no centro da capital para a sua periferia. Ao mesmo tempo, as várias actividades de pequeno comércio acompanham as manchas de urbanização e misturam-se com as unidades de habitação; ao contrário, o comércio e os serviços especializados preferem localizações estratégicas no centro da cidade e em novos pólos de desenvolvimento.

As alterações das infra-estruturas e sistemas de mobilidade desempenham um papel central na organização do modelo urbano emergente, actuando, ao mesmo tempo, como causa e efeito dos princípios organizativos do ordenamento do território da RAM que deverá ser baseado numa visão prospectiva com a introdução de cenários elaborados de acordo com as perspectivas de “**equidade**” e de “**desempenho**”.

A escolha de um dos cenários, tendo em consideração a sua viabilidade em termos económicos e sociais e as consequências da sua aplicação, foi e é uma opção difícil com que se debatem os técnicos e os políticos da Região. As condições naturais e históricas e, sobretudo, as políticas que têm vindo a ser seguidas, podem ser causadoras de desequilíbrios territoriais e problemas ambientais graves, se não forem efectuadas de forma adequada, com respeito pelos delicados equilíbrios naturais do território.

A política de gestão territorial seguida pelo Governo da RAM tem colocado como objectivo principal a “**equidade**”, de que é exemplo a construção das novas vias de comunicação que chega a todos os lugares, por mais recônditos que sejam, introduzindo um pouco mais de justiça social, tentando assegurar melhores condições de vida aos residentes e melhorando a competitividade da região.

Esta política, pese embora a forte concentração no Funchal, está de acordo com um dos princípios consignados no **Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário (EDEC)**: “A instauração de um sistema urbano policêntrico e equilibrado”, uma vez que visa diminuir essa concentração e criar condições para a emancipação de outros centros urbanos. Muito recentemente, a **Agenda Territorial da União Europeia 2020**, adoptada a 19 de Maio de 2011, reitera como um dos principais desafios ao desenvolvimento territorial a promoção do policentrismo: “Nous soulignons que le developpement polycentrique et equilibre du territoire de l'Union est un element essentiel pour realiser la cohesion territoriale”.

Temos consciência, porém, de que esta política conduz a um crescimento urbano difuso que poderá trazer novos problemas, nomeadamente ao nível das infra-estruturas, habitação, emprego e fluxos pendulares cada vez mais elevados, se não for acompanhado por um Planeamento Estratégico eficaz. Caberá ao Governo, como actor principal deste processo, com a colaboração das Câmaras Municipais e de acordo com as suas políticas de descentralização, centrar a atenção nos espaços menos desenvolvidos, quer rurais, quer urbanos, e aliviar o peso do Funchal, numa perspectiva de maior equidade. Fazer chegar a todos os núcleos populacionais água, electricidade e estradas são formas de concretização de justiça social e, ao mesmo tempo, de valorização do arquipélago proporcionando mais rentabilidade a iniciativas privadas. Esta política de equidade está de acordo com as recomendações feitas na **Carta de Leipzig (2007)**, sobre a política de desenvolvimento integrado que deve tomar em consideração as preocupações e os interesses relevantes para o desenvolvimento urbano, sendo este “um processo em que se coordenam as vertentes espacial, sectorial e temporal de áreas fundamentais da política urbana”.

A diversidade, a especialização e a qualidade dos equipamentos, para além da população residente, irão redefinir o papel dos núcleos urbanos no contexto geográfico de inserção no território.

Por sua vez, no Funchal, deverão ser valorizadas as funções de relação com o exterior, em paralelo com os serviços mais especializados e qualificados em múltiplas áreas (sedes de empresas, administração regional, ensino superior, investigação, cultura, saúde e segurança), considerando a sua função de ligação ao espaço transaccional.

Actualmente, a principal característica do sistema constituído pelas cidades madeirenses consiste na grande distância hierárquica (desequilíbrio) entre o Funchal e as outras cidades: Câmara de Lobos, Caniço, Machico e Santa Cruz, todas localizadas na encosta sul da Ilha da Madeira, Santana na encosta norte e a Vila Baleira, no Porto Santo.

Neste contexto, verificamos que o ordenamento do território na RAM oscila entre dois conceitos: o **desempenho** e a **equidade**. Na perspectiva do desempenho deverá ser seguida a ideia de que os lugares mais desenvolvidos são os mais capazes para acrescentar riqueza à região e ao País e por isso, devem ser ainda mais impulsionados dotando-os com mais infra-estruturas e maior capacidade para se desenvolverem; na óptica da “equidade”, a intervenção deve ser feita de forma a proporcionar mais justiça social aos lugares menos desenvolvidos, transferindo para estes locais parte da riqueza acumulada, tentando sustentar as desigualdades, dando mais regalias, criando incentivos (fiscais e/ou financeiros) à fixação das empresas e das populações, tornando os lugares mais atractivos e valorizando os recursos de que dispõem. Contudo, uma política baseada no esforço de redistribuição, visando aumentar o emprego e o nível de vida da população, pode ter efeitos adversos provocados por empresas que vêm à procura de subsídios e de mão-de-obra barata, a exemplo do que se passou em algumas regiões de Portugal Continental, e que fecham prematuramente quando o custo da mão-de-obra aumenta, criando de novo o desemprego, gerando falsas expectativas.

Importa ter em atenção que a cidade difusa é predadora, ineficiente, com maiores gastos de energia, de solo, de infra-estruturas de mobilidade, dissipadora de economias de escala, pelo que, segundo o **Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário** (EDEC), “deveremos dominar a expansão urbana e defender o conceito de cidade compacta (cidade de curta distância)”. Mais recentemente, em 2007, a **Carta de Leipzig**, sobre as Cidades Europeias Sustentáveis, recomenda um ordenamento urbano e regional agrupado, como forma de uma utilização eficiente e sustentável dos recursos.

Perante esta realidade da Região Autónoma da Madeira, a investigação que realizámos tem por base uma reflexão crítica sobre o ordenamento e o desenvolvimento do território madeirense relativamente a novas concepções espaciais decorrentes da topologia em rede e ao confronto desta com o espaço tradicional correspondente à topologia centro/periferia. São ainda analisadas as dificuldades de implementação de uma estrutura em rede resultantes da macrocefalia do Funchal, principal pólo do sistema urbano madeirense, as novas formas de articulação entre o espaço rural e o espaço urbano, as complementaridades entre os centros urbanos, as diversas forças actuantes (públicas e privadas) na transformação do território e a capacidade de resposta dos Instrumentos de Gestão Territorial em termos de ordenamento do território.

2. Explicitação da tese e sistematização dos objectivos

Todos estes pontos de reflexão conduzem à formulação da tese que se pretende demonstrar:

Apesar de a política de equidade seguida pelo Governo da RAM, que teve por objectivo trazer maiores benefícios à população, segundo o princípio de justiça social, o desenvolvimento da rede urbana e das vias de transporte e de comunicação e o aumento das acessibilidades, veio reforçar, ainda mais, a polarização da cidade do Funchal com os consequentes problemas resultantes da aglomeração, sem haver,

contudo, uma perda de desenvolvimento dos outros centros urbanos da Região no seu conjunto. Por sua vez, a construção do aeroporto na década de sessenta do século XX e mais tarde a sua ampliação, já no início do século XXI, assim como a do porto do Funchal, vieram dar a esta cidade uma posição ainda mais importante a nível regional e reforçar a sua capacidade competitiva na rede urbana nacional, onde já tem uma posição destacada.

Considerando a formulação da tese que pretendemos demonstrar, procuramos compreender as causas que mais têm contribuído para o aumento da macrocefalia da cidade do Funchal, apesar do sistema reticular que se começou a desenvolver com a elevação a cidade de seis vilas e com a banalização do uso da viatura particular e a construção de novas vias de comunicação. Com esse objectivo analisámos:

- Os principais vectores de desenvolvimento na R.A.M;
- A articulação entre a topologia de rede e a topologia centro/periferia no contexto específico do desenvolvimento da rede urbana da R.A.M;
- A relação rural/urbano;
- As dinâmicas recentes de reestruturação do território da R.A.M;
- A evolução da Política de Ordenamento do Território na R.A.M e os seus efeitos em termos de desenvolvimento regional;

A fim de observar as implicações que o crescimento desequilibrado produz no ordenamento do território da R.A.M., avaliámos os impactos das novas vias de comunicação sobre o desenvolvimento dos diferentes lugares da RAM e a influência do desenvolvimento dos transportes aéreo e marítimo (através do número de passageiros entrados e mercadorias descarregadas), na integração da cidade do Funchal na rede urbana nacional. Estudámos, ainda, o ordenamento e o desenvolvimento da rede urbana da Região Autónoma da Madeira e as possíveis implicações que esta rede tem no desenvolvimento do território. Por último,

sugerimos algumas medidas que poderão, a médio prazo, contribuir para um crescimento mais equilibrado na Região Autónoma da Madeira.

3. Metodologia e estrutura do trabalho

Uma vez delimitado o objecto de estudo procedemos à sua análise, não só quantitativa, mas também qualitativa, com o rigor que o carácter científico concede a qualquer estudo. Foi privilegiado o estudo objectivo das realidades locais, tendo em conta factores como a identidade e a diferenciação e procurou-se integrar os componentes numa óptica globalizante que garanta a articulação entre o todo e as partes.

Em termos de sistematização, a fim de entendermos melhor a realidade madeirense, considerámos diferentes lugares, com características diversas da Madeira, tanto de natureza física como humana, mas que podem ser tomados como exemplo nas concepções de planeamento, ordenamento dos centros urbanos. Focámos a cidade de Los Angeles, por ser uma cidade distendida, polinucleada, o ordenamento da cidade de Paris, tendo em vista o seu posicionamento transaccional, a política seguida pela cidade-estado de Singapura no que se relaciona com os transportes públicos e privados e a comparação desta política com a dos E.U.A. e tirado as respectivas ilações. Estas cidades, embora tenham níveis de desenvolvimento muito superiores aos da RAM e maior número de população e área, foram escolhidas porque passaram por alguns dos problemas de planeamento com que se está a debater a RAM, apesar de ser uma Região com muito menor área (801,1 Km²).

Devido à dificuldade na delimitação das cidades e das áreas urbanas madeirenses e do acesso aos dados estatísticos com essa desagregação, a caracterização desses espaços baseou-se, quase sempre, no limite de freguesia.

Para o estudo comparativo, tendo em vista o dinamismo dos lugares, fizemos uma análise intra e inter-urbana (fluxos de redes de relações entre cidades e centros urbanos), recorrendo a dados estatísticos demográficos e funcionais em épocas distintas.

Nesta abordagem temporal e espacial, embora se procurasse dar um carácter sincrónico ao trabalho, tivemos em atenção a perspectiva diacrónica, tratando-se de um processo dinâmico. No que respeita à análise diacrónica, consideramos a realidade local e regional com destaque para o período compreendido entre 1970 e 2011 (dados preliminares). Embora o trabalho se concentre a partir daquela data, a busca de explicações ou a simples descoberta de informações consideradas pertinentes para o desenvolvimento do tema central do trabalho justificou o tratamento e a apresentação da informação documental, cartográfica e estatística, referente a períodos anteriores.

Na elaboração deste trabalho, partimos de alguns saberes empíricos baseados na observação *in loco*, em memórias passadas descritas por residentes mais idosos, em entrevistas e na leitura da imprensa diária, e utilizámos diferentes técnicas que melhor se adaptassem a cada capítulo e ao assunto nele tratado. Assim, para além da pesquisa bibliográfica, recorremos à análise de documentos escritos, leitura de jornais regionais, dados estatísticos e análise de conteúdo de entrevistas semi-directivas feitas aos presidentes ou vice-presidentes das Câmaras Municipais. Recorremos ainda a levantamentos funcionais junto de algumas Câmaras Municipais, tendo em vista a análise do impacto da rede viária no desenvolvimento local. O recurso a imagens de satélite permitiu, com base numa visão de conjunto, observar a morfologia e compactação das cidades e as tendências de expansão urbana.

Desta forma, procurou-se atender aos aspectos sócio - territoriais, económicos e políticos da sociedade em presença, tentando perceber os principais factores que estão na base das mobilidades e do ordenamento do território.

Em todos os capítulos e a título de enquadramento, apoiámo-nos numa introdução teórica documentada que nos permitiu o posterior desenvolvimento do tema proposto. Apresentámos, de igual forma, no final de cada um deles, as respectivas conclusões, o que não invalidou a apresentação de uma conclusão no final de cada uma das partes.

A investigação foi estruturada, para além da introdução, em duas partes essenciais, cada uma delas com diversos capítulos.

A **Parte I** contempla uma abordagem teórica sobre a temática, com base em pesquisas bibliográficas, onde se faz uma descrição sobre a organização do espaço ao longo do tempo, contextualizando-a com a descoberta e desenvolvimento das novas tecnologias e criação de novas vias de comunicação, responsáveis pelo aumento da mobilidade populacional. Realça-se a importância dos grandes eixos viários, corredores de transporte de mercadorias e de pessoas entre as diversas regiões, como focos de desenvolvimento económico e urbano, dando particular realce aos espaços insulares. Procurou-se perceber os factores que estão na base das mobilidades e do ordenamento do território, confrontar-se o binómio ocupação contínua/ocupação descontínua, estrutura reticular/estrutura hierárquica, comparar-se a evolução dos diferentes princípios de urbanismo com o desenvolvimento económico e social, nomeadamente o **zonamento urbano**, levado ao extremo pela **Carta de Atenas** e por **Le Corbusier**, a **Nova Carta de Atenas (2003)** que aposta numa visão de cidade coerente, com ligações em rede, onde se realça a coesão social e económica dos territórios, a **Carta de Leipzig (2007)** que recomenda uma política de desenvolvimento urbano integrado e o **Livro Verde sobre Coesão Territorial Europeia (2008)**, onde se destacam os princípios para uma política de coesão territorial.

Equacionou-se ainda a problemática da mobilidade crescente associada à utilização do automóvel particular e as consequências inerentes.

A partir deste estudo, foi possível compreender como as centralidades transaccionais e o desenvolvimento dos fluxos populacionais se podem opor ou coalescer com as centralidades territoriais, com a consequente forma de viver nómada/sedentário.

As pesquisas bibliográficas, fundamentais nesta primeira parte, incidiram sobre as condicionantes ao ordenamento do território, com particular incidência sobre as

redes urbanas e complementaridades e novas formas de articulação entre cidades e entre o rural e o urbano.

A **Parte II** contempla o estudo de caso referente à Região Autónoma da Madeira (RAM). Inicia-se pela análise dos dados tendo em vista avaliar a qualidade de vida dos madeirenses em função das condições económicas e territoriais do local onde vivem. Os indicadores retidos para análise representam aspectos com “temporalidades” distintas, incidindo sobre cinco domínios de observação:

- Características demográficas dos centros urbanos - através da escolha de indicadores mais adequados à análise das tendências de povoamento, nomeadamente, população e densidade populacional, dimensão média das famílias, índices de envelhecimento e taxas de população activa.
- Funções – enquadramento dos equipamentos e funções de referência no concelho do Funchal, Calheta, Santana e Porto Santo, em conformidade com os principais eixos de mobilidade e introdução dos novos meios de comunicação.
- Indicadores urbanísticos - tendo em vista a maior ou menor atractividade dos lugares, nomeadamente, número de alojamentos, densidade de alojamentos, número de casas de uso secundário.
- Pólos de desenvolvimento do turismo, tanto no espaço urbano como no espaço rural.
- Qualidade de vida da população nas cidades e nos subúrbios em relação aos domínios:
 - ✓ Bem-estar físico (saneamento básico, água, electricidade, electrodomésticos);
 - ✓ Cultura;
 - ✓ Nível escolar;
 - ✓ Mobilidade, considerando que a mobilidade social é sinónimo de diferenciação.
 - ✓ Emprego.

A partir da análise dos dados foram identificados os elementos estruturantes das cidades e dos centros urbanos, sendo possível detectar as causas da mobilidade populacional e a forma como está estruturado o modelo territorial da RAM.

Foi analisado o papel da rede viária enquanto suporte de ligação e de contiguidade entre áreas consolidadas e áreas em expansão recente, da articulação entre os nós de acesso à rede principal e destes com a malha secundária e tiradas ilações sobre a influência da rede viária na mobilidade populacional e funcional e no ordenamento do território.

Para aprofundamento deste estudo recorreremos a entrevistas a diversos actores privilegiados, nomeadamente, ao Vice-Presidente da Câmara Municipal do Funchal e aos Presidentes de Câmaras Municipais dos concelhos do Porto Moniz e Santana (encosta norte), Ribeira Brava (encosta sul ocidental), Santa Cruz (encosta sul oriental). As entrevistas realizaram-se com base num guião pré-estabelecido, estando o seu aproveitamento concretizado ao longo de todo o estudo, revelando-se de grande utilidade.

Foi ainda feito o levantamento das unidades funcionais em alguns concelhos da Região de forma a evidenciar a importância das novas vias de comunicação e meios de transporte no desenvolvimento económico desses lugares e retiradas as respectivas ilações.

O estudo do Funchal, cidade – porta, capital da Região, foi o que mereceu uma análise mais detalhada, considerando que a tese que está a ser defendida relaciona-se com o reforço da macrocefalia do Funchal após a criação das novas vias de comunicação e de transporte, apesar da política de equidade adoptada pelo Governo Regional a todos os centros urbanos e áreas rurais. Nesta análise privilegiaram-se os aspectos evolutivos na medida que reflectem as transformações operadas: as ruas que apresentam maior densidade de comércio e serviços, a evolução do tipo de funções, o novo ordenamento da cidade considerando as novas estratégias de fixação da população no casco histórico, sem esquecer uma breve resenha histórica.

Para comparar o nível de importância das cidades da Região recorreremos às variáveis demográficas, económicas e culturais, às funções aí existentes, ao índice de primazia e ao índice que traduz a relação população/número de funções. Os valores obtidos levaram-nos a uma hierarquização das cidades.

A realização de visitas aos locais seleccionados permitiu ver *in loco* alguns dos problemas de ordenamento das cidades e dos espaços urbanos e fazer uma avaliação mais real e actualizada dos sistemas em estudo.

Por último são apresentadas as conclusões do estudo efectuado verificando ou confrontando-as com a tese proposta.

Parte I

Mobilidade e Estruturação das Redes Urbanas

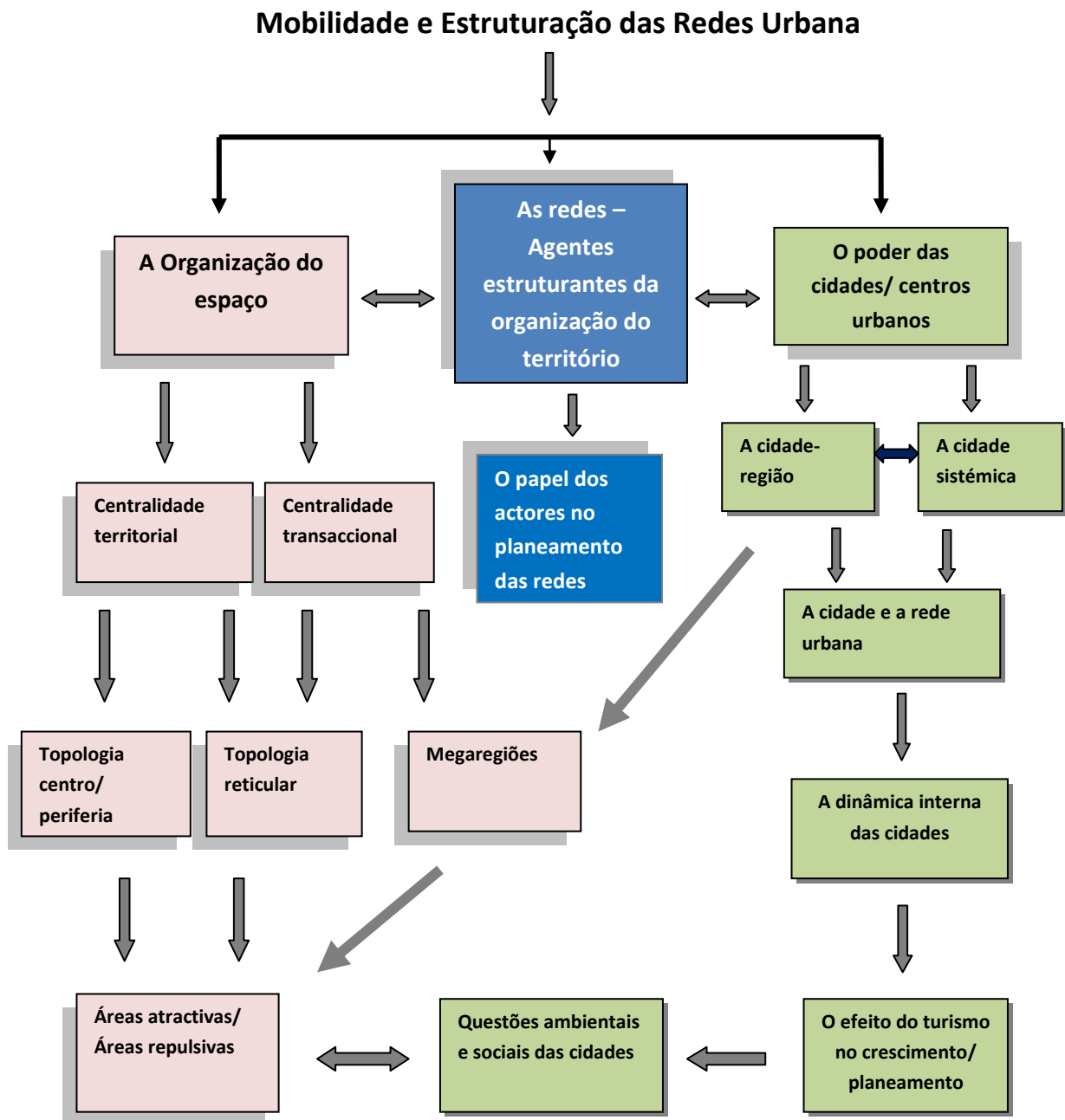


Figura 1 – Esquema síntese da Parte I – Mobilidade e Estruturação das Redes Urbanas (elaboração própria).

Capítulo I

Organização do Espaço de Mobilidade

1. A topologia centro/periferia

Todas as civilizações antigas, sedentárias, organizavam o seu território a partir do centro, a urbe “que se referia ao lugar físico, concreto, com frequência ao aglomerado dotado de uma muralha” (Salgueiro a), 2005, p. 176, citando B. Phillips), lugar de culto, de feiras e de festejos, em suma, lugar social e comercial. Estes aglomerados, confinados a espaços muito restritos, cercados por muralhas a pensar na segurança da população, apresentavam, predominantemente, uma morfologia radioconcêntrica, onde todos os caminhos convergiam para o centro, acompanhando a topologia do terreno – estruturação dos eixos de tipo radial. Segundo Chaline (1980, p. 13), “L’organisation spatiale de la ville préindustrielle semble obéir plus à des structures de nature sociale qu’économique”, o que se irá reflectir no modo de vida da população.

Durante o século XIX, com a Revolução Industrial, as cidades mudam radicalmente. Crescem, levando à transposição e ao derrube das muralhas, graças à introdução dos transportes ferroviários que lhes proporcionam um novo desenvolvimento e alterações funcionais profundas. As indústrias expandem-se para fora dos limites da cidade e fixam-se, de preferência, próximo das estações de caminho-de-ferro e ao longo das margens dos rios navegáveis, libertando lugares no centro para as funções terciárias e residencial. Por outro lado, entre os centros das cidades e as gares foram construídas avenidas largas o que permitiu dirigir e orientar o crescimento das cidades de forma linear, com a expansão da função residencial e de novas funções associadas.

Há, assim, um alargamento do espaço construído, mas a pouca eficácia das técnicas de transporte contribui para manter uma forte coesão espacial e uma concorrência, cada vez maior, entre as diversas funções localizadas no centro, num espaço já inteiramente urbanizado.

Já no século XX, com o desenvolvimento do transporte rodoviário, associado ao êxodo rural, os centros das cidades compactam-se, assistindo-se à expansão da área urbana, por círculos sucessivos. Como consequência desta evolução, as áreas antigas, de fraca acessibilidade deixam de ser atractivas para a função residencial, o que contribui para mudanças na mobilidade populacional. Muitos residentes do centro, sobretudo os mais jovens, passam a preferir os (ou são obrigados a residir nos) espaços suburbanos, levando ao envelhecimento e degradação dos núcleos históricos das cidades à medida que estes se vão despovoando. Em paralelo, assiste-se a uma libertação, cada vez maior, de actividades localizadas nos centros nomeadamente indústrias e comércio por grosso.

Nos subúrbios, a predominância da função residencial é acompanhada pela infiltração do pequeno comércio e de alguns serviços, que se vão densificando ao longo do tempo de acordo com as necessidades da população, dando origem a uma periferia aberta, indiferenciada.

No último quartel do século XX, ao mesmo tempo que se assiste à extensão periférica, altera-se o tecido das áreas centrais, numa tentativa de adaptação às necessidades da sociedade e aos seus modos de vida, nomeadamente, criação de parques de estacionamento, encerramento de algumas ruas ao trânsito, experiências de pedonização e tentativas de reforço da função residencial (num sentido mais amplo, podendo incluir hotéis, residências universitárias, etc.).

Produzem-se, assim, padrões urbanos mais complexos, quer ao nível da reconfiguração dos “velhos” centros, quer ao nível das fortes mudanças que se foram registando nas antigas periferias e nos territórios das novas urbanizações.

Contudo, a cidade clássica continua a caracterizar-se por ser, regra geral, unipolar e radioconcêntrica, circunscrita por uma coroa de áreas suburbanas, cujo movimento é regulado a partir de um centro que sofre dinâmicas de expansão/atração, impulsionadas por forças centrífugas/ forças centrípetas.

Como exemplo, podemos referir os centros das grandes cidades americanas. As *downtowns* sofreram grandes transformações nos anos 70 do século XX, mas não desapareceram. As áreas degradadas foram reabilitadas, o que permitiu a implantação de escritórios e de hotéis nos centros das cidades e o desenvolvimento de processos de gentrificação¹.

Podemos ainda dar como exemplo as metrópoles francesas. Em geral, estas possuem um único centro principal. No interior dessa área central da cidade encontra-se o núcleo histórico com casas degradadas, habitadas, cada vez mais, por camadas jovens. Na periferia do centro histórico concentram-se o comércio e as residências de população com nível sócio-económico elevado (Ascher, 1998, p. 14).

O mesmo se passa com as cidades portuguesas, entre elas o Funchal: novos centros surgiram nos nós de ligação de estradas, por vezes ancorados em centros comerciais, mas o centro antigo, histórico, mantém-se embora com diferente dinamismo consoante as horas do dia, os dias da semana e as épocas do ano. Nos fins-de-semana (sobretudo aos domingos) e feriados, durante a manhã, os centros das cidades ficam (demasiado) silenciosos, sem pessoas e sem carros.

¹ O termo *Gentrification*, traduzido para português por **gentrificação ou nobilitação**, foi usado pela primeira vez pela socióloga britânica Ruth Glass, em 1964, ao analisar as transformações imobiliárias em determinados distritos londrinos. Mas, é no ensaio *The new urban frontiers: gentrification and the revanchist city* (1ª edição, 1996), do geógrafo britânico Neil Smith, que o processo é analisado em profundidade e consolidado como fenómeno social presente nas cidades contemporâneas. Smith identificou os vários processos de gentrificação em curso nas décadas de 1980 e 1990 e tentou sistematizá-los, especialmente os ocorridos em Nova Iorque (com destaque para a gentrificação ocorrida nos bairros do Soho e do Harlem, naquela cidade).

Wikipedia, <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php> (Janeiro, 2011).

Entendemos que a centralidade das cidades antigas pode recompor-se através, não só da iniciativa privada, mas também das políticas públicas de renovação de estruturas envelhecidas que deverão ter em conta o seu passado, ou seja, testemunhos de séculos de história visíveis através dos seus monumentos, ruas, toponímias e da sua morfologia.

Contudo, não podemos esquecer que a estrutura radioconcêntrica é um factor de bloqueio e de congestionamento automóvel devido à sua dificuldade de resposta aos desafios colocados pela evolução do transporte rodoviário urbano.

2. A topologia reticular e a representação multipolar difusa

Na segunda metade do século XX, o desenvolvimento dos meios de comunicação e de transporte levou a uma nova dinâmica do centro e da periferia das cidades e da relação entre eles, conduzindo a transformações na organização espacial, de acordo com os campos de força da expansão do território. Assistimos ao abandono de importantes áreas antes ocupadas por fábricas, armazéns, ou instalações portuárias com localização central ou peri-central em meios urbanos, sendo estes espaços substituídos por funções terciárias.

O mesmo fenómeno sucede com a função residencial. A utilização predominante do automóvel particular foi o grande impulsionador da expansão urbana e de uma nova organização espacial das cidades. Ao invadir áreas muito afastadas, o automóvel possibilita o crescimento do tipo suburbano, mais ou menos caótico, em função do traçado das vias estruturantes (sobretudo auto-estradas), dispersa a função residencial para lugares cada vez mais distantes e contribui para o aparecimento de novas centralidades como descreve Dupuy (1995, p.115), “Tout se passe donc comme si l’automobile créait autour d’elle-même une sorte de bulle plus large jugée nécessaire à son bon usage. L’automobiliste fait de cette bulle un autre territoire en se l’appropriant et en en défendant l’intégrité”.

Os novos pólos que emergem nas periferias tendem a reproduzir um modelo semelhante, quaisquer que sejam as características do território e poderão estruturar novas centralidades, fundamentais para a emergência de novas vilas ou cidades.

Muitos destes novos lugares não estão integrados no ambiente que os rodeia porque surgem sem considerar a estrutura da antiga cidade e os seus limites, o território que a integra, as relações que a envolvem. As funções são diversas, mas o padrão repete-se com frequência: concentrações de serviços às empresas e à comunidade, espaços de compras e de lazer, parques industriais e logísticos. Por vezes é possível diferenciar espaços em função da localização do valor e prestígio, qualidade dos edifícios, acessibilidade e vizinhança.

A generalização do automóvel e a difusão praticamente ilimitada da rede rodoviária obrigam a repensar as noções de densidade, proximidade e aglomeração. A cidade torna-se difusa, fragmentada, descentralizada, com intensa e permanente mobilidade; o seu planeamento torna-se difícil devido ao crescimento muito rápido e a formas de governação inadequadas, quase sempre mais reactivas do que pró-activas.

Os novos campos de forças produzido pela evolução do sistema de mobilidade (figura 2), actua sobre a dinâmica de expansão territorial, com a consequente criação de novas centralidades e de cidades policêntricas, que nos casos mais complexos, podem evoluir para uma estrutura multipolar difusa.

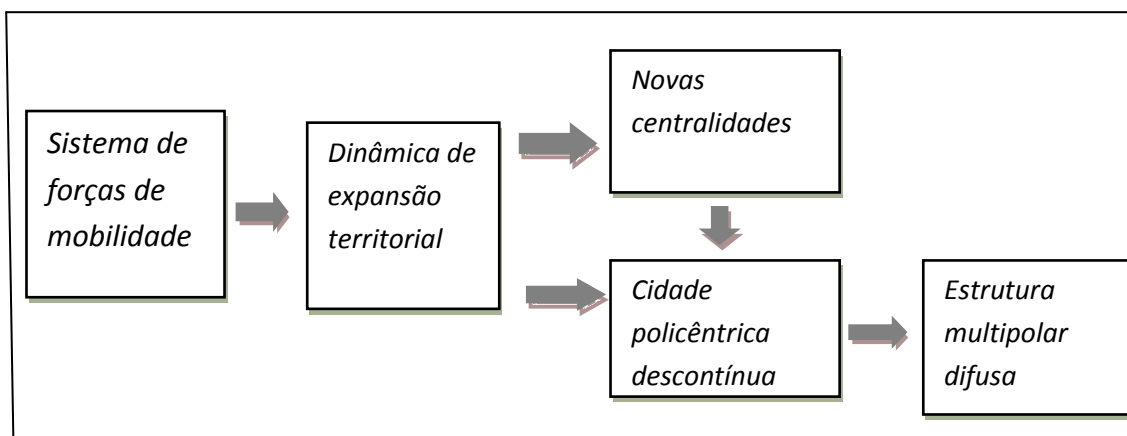


Figura 2 – Campos de força da expansão territorial (Elaboração própria).

Esta estrutura respeita sobretudo aos processos de expansão metropolitana: extensão em superfície, não necessariamente contínua, criando corredores - efeito de túnel (Graham e Marvin, 2001), provocados pelas auto-estradas, pelo TGV, pelos transportes aéreos, o que leva à existência de polarizações e de relações à distância.

De um centro passa-se para vários centros (policentrismo), eventualmente com fortes ligações através de redes, separados por espaços emergentes, que podem ser classificados de rurais ou urbanos. Com o policentrismo deixa de haver periferias urbanas, pelo menos como eram concebidas até então. A centralidade é redistribuída pelos nós principais da rede de estradas que estruturam, cada vez mais, as áreas suburbanas e periurbanas, em função do uso do automóvel e com a criação de infra-estruturas básicas, nomeadamente, redes de electricidade, telefone e água.

O conceito de subúrbio como anel residencial regulado pela dinâmica do centro tende, assim, a ser ultrapassado pelo sistema de mobilidade, devido ao efeito da criação de novos pólos ou de “aglutinações urbanas”, organizados por eixos e por redes.

O espaço relacional e a distância-tempo sobrepõem-se a uma ordem urbana anterior, estruturada pela contiguidade do espaço construído, pela cidade compacta e pela oposição centro/periferia.

Nestas redes horizontais há uma diversidade de usos e de costumes da população que acompanha as mudanças registadas nas actividades económicas e na fragmentação do tecido urbano. Tudo se modifica, embora não se possa falar de ruptura com o passado porque a antiga cidade com a sua própria identidade tem sabido afirmar-se, apesar de todas as pressões exteriores. A sua imagem e as suas características de zona histórica, embora sejam passado, continuam bem presentes. É um passado-presente fruto de uma evolução de mentalidades que continuará a actuar ao longo dos tempos. É isso que faz de cada cidade um lugar único e continuará a fazer, apesar de as forças globais tenderem a torná-las mais semelhantes.

Mas, também temos de considerar que as vias rápidas, que dão acessibilidade e encurtam distâncias, por vezes deixam numa posição marginal aglomerações seculares e mesmo cidades, antes sobre o efeito de atravessamento das estradas regionais, por

onde passava o transporte rodoviário que lhes dava vida, movimento e riqueza, mas muita insegurança e poluição².

Alguns destes centros urbanos, agora mais isolados por não estarem directamente ligados a auto-estradas, para continuarem a ter a mesma importância terão de se conectar, o mais directamente possível com outras cidades ou metrópole. Este processo será mais facilitado, se estiverem situadas perto de um nó de auto-estrada, de uma estação de TGV ou de um aeroporto.

O mundo rural, por seu lado, não é mais um mundo fechado, tradicional. Deixa de haver fronteiras rígidas. A fragmentação rompe os limites entre o campo e a cidade, originando um padrão de urbanização de baixa densidade, estruturado pela rede de estradas (mas também de comunicações em sentido mais amplo) e a criação de ambientes periurbanos onde predominam residências unifamiliares e um misto de comportamentos urbanos e rurais. É a chamada **rurbanização**.

Esta absorção das áreas rurais pode fazer-se através da figura do loteamento, com espaços intersticiais mais ou menos alargados, vazios ou ainda agricultados, o que apaga a imagem de conjunto. O espaço rural vê-se, desta forma alterado, mais parecendo um mosaico caótico, sobretudo onde não houve a preocupação de um planeamento estratégico.

Paradoxalmente, esta nova dinâmica em torno de uma rede polarizada, poderá conferir ao sistema centro – periferia maior importância, apoiada pela introdução do conceito de zonamento funcional nos Planos de Ordenamento do Território, inspirado na Carta de Atenas e pela estruturação da rede viária. O centro antigo da cidade transforma-se em hipercentro, enquanto os outros se agregam nas periferias sucessivas, polarizadas pelas radiais impostas pelo centro principal.

Passam a coabitar no mesmo território duas realidades distintas:

- A cidade propriamente dita, monocêntrica, densa, contínua, concentrada, considerada como património actual;

² Em Portugal Continental, em 1950, nos centros com menos de 10 000 habitantes residiam 10% da população, enquanto em 2001 esse valor desceu para 6,5%, o que demonstra a perda de importância destes lugares como espaço residencial.

- A “cidade contemporânea” difusa, descontínua, reticular, fragmentada, com espaços intersticiais entre centros de importância variável que podem adquirir a condição de cidade ou de metrópole, consoante o seu tamanho e o grau de coalescência.

Esta sobreposição de modelos torna difícil a separação entre um sistema reticular, sem limites fronteiriços e um sistema zonal mais homogéneo, ou mesmo da estrutura da cidade-região, onde se pode falar de um espaço contínuo, aureolar (Dupuy, 1991, p. 57). Já não é possível distinguir, de forma clara, entre a cidade e o subúrbio, entre o centro e a periferia.

Em Portugal Continental, durante a vigência dos Primeiro e Segundo Quadros Comunitários, a construção de importantes infra-estruturas de transportes e comunicações, na Área Metropolitana de Lisboa (AML), alterou radicalmente o mapa das acessibilidades com a valorização selectiva dos terrenos e a abertura de novas frentes de urbanização e melhoria da articulação da AML com as regiões envolventes. A AML evoluiu de um modelo monocêntrico e radial para uma estrutura mais policêntrica, que se acentuará com a construção do novo aeroporto em Alcochete e com o comboio de alta velocidade, não obstante se manter a força de bipolarização exercida por Lisboa e pelo Porto e pela expansão urbana de todo o litoral, desde o Minho até Setúbal, ou mesmo até Sines.

Na Ilha da Madeira assistiu-se a um fenómeno idêntico, embora a menor escala. A construção da via rápida à cota média de 200 metros tirou parte do movimento do centro do Funchal e fez desenvolver as áreas periféricas servidas por esta via, o que levou à criação de novos pólos de desenvolvimento e a uma maior fluidez do mercado imobiliário (tema que será mais desenvolvido na Parte II deste estudo).

Fora de Portugal, podemos dar como exemplo a cidade de Brasília. Desde a sua construção, a ocupação do território seguiu um modelo polinucleado, com um núcleo

central bem estruturado, em forma de avião, segundo uma estrutura por zonamento funcional e com cidades economicamente dependentes da capital. Actualmente, com a expansão das cidades nota-se tendência para a dispersão da função residencial, levando ao crescimento das áreas suburbanas e retirando espaço às áreas rurais.

Pelos exemplos dados, podemos afirmar que o sucesso do modelo policêntrico depende da capacidade das cidades e das políticas públicas para conceberem e construírem redes e malhas territoriais eficazes. À escala local e regional, as redes têm vindo a diversificar-se, a sobrepor-se e a competir com o núcleo histórico. Por sua vez, o centro da cidade histórica compete com as novas centralidades suburbanas, os novos centros concorrem entre eles, o subúrbio atrai novos serviços e a cidade central perde algumas das funções de nível elevado, que até há pouco tempo somente aí se localizavam, sem perder, contudo, a sua importância.

3. As áreas atractivas e repulsivas à fixação da população nos centros urbanos

As condições de mobilidade constituem um dos principais factores de crescimento e de diferenciação das cidades, induzindo, actualmente, a uma complexa recomposição dos territórios, de acordo com a lógica dos fluxos e das redes.

Antes do grande desenvolvimento dos meios de comunicação e dos transportes, a população rural distribuía-se em função do grau de fertilidade dos solos e da existência de água. Em lugares onde havia pouca água e solos pobres o povoamento era concentrado, enquanto a existência de água e maior produtividade das terras conduziam à dispersão da população ao longo dos vales e das linhas de cumeeira, assim como ao longo dos caminhos e junto às estações ferroviárias, lugares de maior acessibilidade. O mundo rural contrastava com o mundo urbano, a cidade histórica, onde todos se dirigiam por altura das festas e arraiais ou para adquirir bens e serviços mais especializados.

Com a construção das vias de comunicação e o desenvolvimento dos meios de transporte, os “espaços de vida” dos seus habitantes foram-se expandindo progressivamente para além dos limites da própria cidade, assistindo-se ao

despovoamento do centro, com a fuga da população para a periferia, onde se registam as densidades populacionais mais elevadas. Verifica-se, assim, que as motivações do movimento centrífugo estão associadas à maior acessibilidade e a imperativos económicos do mercado imobiliário e, mais recentemente, a preocupações ambientais, aliadas à qualidade de vida e à segurança.

Com estas mudanças o “espaço de vida” quotidiano dos habitantes estendeu-se por uma área muito mais alargada: a habitação, o emprego, as áreas comerciais e os tempos livres estão, geralmente, distribuídos por um espaço muito vasto, obrigando-os a circular por vários lugares, no mesmo dia, quase sempre com recurso ao automóvel, não havendo tempo para conviver com os vizinhos. Assim, as relações de proximidade são quase inexistentes e tendem a dissolver-se, havendo maior conexão nos locais de trabalho e com pessoas que vivem noutros lugares, através dos novos modos de comunicação, a que não é alheia a *internet*. Mantêm-se, deste modo, relações tão ou mais intensas com territórios distantes do que com a envolvente próxima.

Esta complementaridade cada vez maior entre as cidades e vilas mais próximas, observada através dos movimentos populacionais, entre domicílio/trabalho /estudo/lazer, só é possível devido ao uso do automóvel particular e está muito relacionada com o nível económico das famílias. O número de deslocações efectuadas pelos membros de uma família aumenta consoante o rendimento, o nível de motorização e a categoria sócio-profissional.

Os trabalhadores que exercem a sua profissão nas cidades dão vida, desta forma, a novas áreas periféricas do centro e a pequenas cidades, muito afastadas das periferias tradicionais, formando novos subúrbios e modificando a configuração do espaço. Há o desaparecimento consequente do universo de proximidade e de fronteiras temporais. Estes processos conduzem a urbanizações onde a tradição, a identidade e a noção de presença estão ausentes, o que pode gerar problemas sociais, mas também constituir o gérmen de novas sociabilidades.

O automóvel fez, assim, aumentar as distâncias percorridas diariamente. Segundo (Ascher, 1998, p. 86), “as deslocações em automóvel crescem menos

rapidamente nas grandes cidades que nas zonas rurais”. Estes movimentos não só se relacionam com o trabalho, mas também com as compras domésticas e com a procura de lazer, serviços sociais, educação e saúde.

Ao mesmo tempo, o automóvel parece desempenhar um papel de integração espacial e de promoção social ao dar a todos os que o detêm maior poder de deslocação e de conhecimento de novas áreas e maior poder de escolha do local onde querem viver. Segundo Dupuy (1995, p. 130), “L’automobile a participé à la promotion sociale des Portugais en France, des Calabrais en Italie, des Tunisiens en Hollande, des Turcs en Allemagne”.

Foi nos Estados Unidos da América que o modelo suburbano conheceu o seu maior desenvolvimento. “(...) mais de metade da população americana vive nos subúrbios e cerca de 57% dos escritórios estão situados fora do centro das cidades” (Dupuy, 1995, p. 120). Ainda segundo o mesmo autor, em França as classes sociais médias e altas, escolhem locais que associam a melhor acessibilidade, baixa poluição, boa vizinhança e ambiente natural aprazível, deixando os lugares húmidos e mais poluídos para a população dos bairros sociais. Na altura da reforma, em todas as classes sociais, seis em cada dez parisienses migram para as zonas rurais (Dupuy, 1995, p. 120, citando Françoise Cribier).

Os espaços insulares, apesar de isolados, sentem o mesmo fenómeno, embora a menor escala no que respeita à integração social. A abertura de novas vias de comunicação e o desenvolvimento dos transportes públicos permitiram uma maior integração dos núcleos populacionais que até aí viviam isolados. Mas, de entre os indivíduos pertencentes a esses grupos há uns que se distinguem pela qualidade de vida e possibilidade de compra de automóvel particular o que lhes permite o acesso a mais lugares, conhecimentos e informação e a uma mais ampla escolha de emprego.

O êxodo urbano, pela sua selectividade, criou comunidades periurbanas que têm a particularidade de serem mais homogéneas, onde não é tão evidente a diferenciação entre áreas residenciais como nos centros das cidades em que se assiste

à fixação de grupos populacionais de nível sócio-económico mais baixo nas áreas degradadas. Isto conduz ao fenómeno de segregação social que será tanto maior quanto mais degradados se apresentarem os edifícios.

Prevê-se que, com o agravamento dos preços dos combustíveis e dos transportes, o fenómeno de suburbanização possa tender para os seus limites e que haja um regresso à cidade compacta. Este factor levará a uma retoma do interesse pelas áreas centrais das cidades que sofreram reabilitação, por parte das camadas sociais de maior rendimento e dos agregados unifamiliares ou sem filhos.

As áreas urbanas são, assim, palco de dinâmicas de concentração e desconcentração de pessoas e de actividades em função de factores sociais, económicos e da maior ou menor acessibilidade.

Em Portugal, a fixação de residência nas áreas suburbanas aumenta as mobilidades casa/trabalho nas áreas metropolitanas, representando cerca de 72,5% das deslocações reportadas no continente (Marques, 2005, p. 204), e favorece o alargamento das bacias de emprego que pode ser originado pela coalescência de muitas delas.

O problema surge para os excluídos da sociedade que, sem disporem dos bens essenciais para a sobrevivência, não se podem dar ao luxo do uso de automóvel particular. Estão neste grupo os desempregados, os idosos e aqueles cujo ordenado é muito baixo. Sem possibilidade de adquirirem viatura própria, de terem acesso aos vários meios de informação, vêem-se impossibilitados de circular por todos os lugares do país, de conhecerem outras pessoas para além dos vizinhos e algum familiar mais próximo, o que contribui para manter ou acentuar a sua condição de excluídos da sociedade e à criação de uma maior marginalização. Não devemos confundir este grupo com os que, embora com recursos económicos, optam pela não aquisição de viatura própria porque entendem ser um bem acessório ou porque residem nas proximidades do emprego e de outros serviços que usufruem no dia-a-dia.

4. A hegemonia do espaço transaccional

O avanço das telecomunicações e a evolução dos transportes aéreo, ferroviário e rodoviário, são factores fundamentais para a interligação do mundo cultural, económico e financeiro, dentro de um espaço mais alargado, que ultrapassa as fronteiras políticas – **espaço transaccional**. A produção de infra-estruturas de mobilidade, sobretudo redes viárias principais ou de grande capacidade e outras redes de telecomunicações, viabilizam e reforçam essa nova escala territorial subitamente alargada, com destaque para as novas interações sociais e culturais cultivadas à distância, em espaços cada vez mais desvinculados do lugar onde as pessoas vivem e trabalham, como refere Graham e Marvin (1996): “Há uma reorganização das relações sociais em extensas distâncias de tempo e de espaço”. A distância física é ultrapassada pelos efeitos interactivos das redes tecnológicas que põem em contacto pessoas localizadas nos mais recônditos lugares do mundo. Esta **centralidade transaccional** inscreve-se numa extensão mais vasta e, ao mesmo tempo muito próxima, criando uma nova estrutura do espaço e uma diferente visão temporal. A relação tempo e a relação social substituem a relação espaço absoluto, num planeta Terra cada vez mais pequeno.

Neste espaço transaccional, as vivências dos diferentes povos interligam-se e misturam-se conduzindo a uma homogeneização cultural e a uma cada vez mais idêntica forma de reagir perante os acontecimentos que surgem - é a denominada **globalização**, onde a tendência à formação de blocos económicos e comerciais é cada vez maior para poder fazer face à concorrência. Hoje em dia, as empresas que querem progredir, expandir-se, já não podem ser consideradas somente locais ou nacionais, mas internacionais, ou até multinacionais. Os seus componentes passam a ser fabricados num conjunto de lugares específicos, comercializados noutros e potencialmente vendidos em todo o mundo.

No comércio internacional e nos mercados financeiros, a problemática da integração entre os continentes é de relevância estratégica para os países, numa economia de mercado, sem fronteiras, sem território, em que se observa uma

hegemonia de poderes, tornando cada vez mais poderosos os detentores de dinheiro e a classe média e pobre cada vez mais pobre. A actual crise económica e financeira prova-o!

Para acompanhar os novos termos colocados pelo mercado mundial, as empresas nacionais, ao sentirem-se ameaçadas pela concorrência, vêm-se obrigadas a serem mais criativas e a adquirirem novos hábitos e regras adequadas que possam facilitar a sua introdução e o desenvolvimento de interdependências nas redes regionais, centrais e mundiais, de acordo com as regras internacionais impostas pelos países dominantes. A primeira estratégia de preservação e expansão das estruturas hegemónicas de poder é verificada através do controlo das organizações internacionais, tão diversas como a ONU, o FMI, ou a NATO, ou regionais como a União Europeia, o MERCOSUL ou a ASEAN. Estas organizações são utilizadas pelos países mais poderosos, política e economicamente, na elaboração de normas de comportamento internacional com a finalidade de preservar e expandir o poder para áreas onde antes era mais difícil penetrar. A **Coesão Territorial Europeia**, apresentada no Livro Verde como a **terceira dimensão da política de coesão**, vem de encontro a estas políticas internacionais, tentando dar dimensão e coesão à UE para esta poder competir com a hegemonia económica e financeira de alguns países de outros continentes. Esta política de coesão justifica, pelo menos em parte, a grande aposta no desenvolvimento dos transportes e na construção de grandes eixos viários principais que unam todos os países da organização. Temos o exemplo de Portugal, em que uma das principais prioridades do anterior Governo era a construção do TGV para a ligação mais rápida de Portugal à Espanha e, consequentemente, aos outros países europeus.

No centro das estruturas hegemónicas encontram-se as grandes potências, nomeadamente a União Europeia, a China e o Japão, e a superpotência – os EUA, sendo o país que, actualmente, tem mais interesses económicos, políticos e militares em todo o mundo.

No mundo global, as diferenças entre os países desenvolvidos e subdesenvolvidos, entre os de cultura ocidental e os do mundo islâmico, ou entre os grandes fornecedores de petróleo e os que dependem totalmente dessa fonte de

energia ganham mais visibilidade e novos significados. O fosso existente ao nível económico, social e cultural induz a desigualdades, quer na repartição mundial do trabalho, quer no nível e qualidade de vida das populações, que provêm, em grande medida, da deficiente informação recebida nos países em vias de desenvolvimento. Segundo Graham e Marvin (1996), “Existem enormes buracos negros de informação e guetos electrónicos, especialmente nas megacidades do Sul”, e acrescentaríamos, ainda, no rural profundo, enquanto nos grandes centros das cidades desenvolvidas e nos subúrbios de elite existem concentrações, não só de infra-estruturas básicas, mas também de comunicação.

Neste espaço transaccional fala-se muito em **megaregiões, cidades globais**, ou **cidades-núcleo**, como sendo centros de comando e de controlo de economia mundial e onde se concentram as finanças internacionais, nomeadamente, Nova Iorque, Tóquio e Londres, ou em centros regionais emergentes como Madrid, Budapeste, ou ainda outros centros financeiros como Singapura, Hong-Kong ou Chicago. São eles que controlam, de forma mais ou menos evidente, os mercados financeiros.

É de salientar que “metade das cidades globais está na Ásia (ano de 2010). Cinco das dez cidades mais globais estão na Ásia e no Pacífico: Tóquio, Hong-Kong, Singapura, Sidney e Seul; três são americanas: Nova Iorque, Chicago e Los Angeles; apenas duas são europeias: Londres e Paris” (Foreign Policy, 2010, p.52). Estas cidades globais transcendem as fronteiras dos países e constituem enormes faixas de comércio, de finanças e de inovação.

Quanto às praças financeiras, estas estão localizadas em apenas vinte e uma cidades dos países desenvolvidos. Estas controlam as principais Bolsas, os nós de redes de comunicações de transportes aéreos e marítimos e têm os melhores índices de “Esperança de Vida” e de “Mortalidade Infantil” (Atlas de Globalização, 2003, p. 48). Estas cidades poderão ser consideradas “cidades de informação”, cuja interligação em rede leva à formação de regiões transaccionais que cada vez mais agem como unidades, não porque sejam coesas mas porque dividem o mesmo terreno a nível espacial e organizacional.

Com a globalização e com a telemática, chegou-se a pôr em causa a importância das cidades. Porém, contrariamente ao pressuposto, as grandes cidades têm vindo a aumentar o seu poder económico e financeiro. Este processo deve-se à necessidade de operações de controlo e de comando quando há uma grande descentralização de funções. Segundo Sassen (2001), as cidades passaram a concentrar funções de comando, tornaram-se locais de produção para as empresas de ponta, sejam financeiras, sejam de serviços especializados e mercados transaccionais, onde empresas e governos podem utilizar os produtos e serviços do mercado financeiro e contratar serviços especializados. Ainda segundo a mesma autora, neste processo de globalização há a formação de novas geografias de centralidade e de marginalidade que estão relacionadas com a economia global. **As cidades globais acumulam um imenso poder económico, enquanto as cidades mais industriais sofrem um grande declínio.** Com a crise financeira actual, está a haver alterações e surgimento de novas centralidades de países emergentes, nomeadamente, da China e do Brasil.

Esta grande inter-relação, onde a competitividade e a competência territorial são fruto de sinergias, não só dentro de cada território, mas muito para além dele, a nível mundial, torna as cidades cada vez mais vulneráveis às grandes oscilações mundiais que afectam o capital e o emprego e de que é exemplo a actual crise financeira que está a afectar a Europa e os E.U.A. e as convulsões políticas que estão a acontecer no mundo árabe do norte de África e do Médio Oriente.

Entre as cidades não contínuas, a cooperação e acordos são importantes para fazerem frente à globalização e não ficarem isoladas. O funcionamento em bloco poderá reforçar a sua importância no diálogo e negociações entre o sector público e o sector privado, contribuindo para um equilíbrio de poderes face às gigantescas sociedades multinacionais. Elas podem partilhar informações sobre as tecnologias de ponta e os métodos de gestão urbana, podem atingir novos níveis de cooperação no estabelecimento de serviços comuns de avaliação das políticas a fim de determinarem as estratégias que melhor se adaptam aos diferentes tipos de cidades.

Com a globalização, os limites territoriais são assim ultrapassados, havendo o perigo de os países ficarem cada vez mais dependentes das grandes forças económicas e financeiras globais, com a consequente perda de identidade. Somente a cultura, a história e os laços sociais os poderão diferenciar. Até a força do trabalho é igualmente flutuante, composta por pessoas com diferentes culturas, que mudam frequentemente de emprego e que se ajustam a novos planos de carreira em países diferentes daquele onde nasceram e onde adquiriram a sua formação de base. A formação de uma nova classe transaccional de profissionais representa outra dimensão da realidade.

Em relação a Portugal Continental, a Área Metropolitana de Lisboa é a que está em melhores condições para competir com as cidades emergentes, se tiver redes de ligação a todo o espaço transaccional e não somente à Europa. A antiga orientação marítima está a dar lugar ao horizonte continental. Este novo espaço está de acordo com os objectivos definidos no documento “**Europa +**” que insiste na importância de desenvolver redes transeuropeias de transporte e de outras redes físicas e intangíveis. Mas não devemos esquecer que para ocidente e para sul há países com economias emergentes ou em vias de desenvolvimento, nomeadamente, alguns Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa (PALOP) e o Brasil, com os quais há todo o interesse por parte de Portugal em manter relações económicas e culturais fortes

O centro da economia ao passar de regional a global, traz às áreas periféricas, de que são exemplo os Arquipélagos da Madeira, Açores e Canárias (RUP), problemas de distância e de desenvolvimento. Este facto é confirmado no **Livro Verde da Coesão territorial da UE** que inclui as ilhas num dos três tipos especiais de regiões que enfrentam dificuldades particulares de desenvolvimento. Estas estarão cada vez mais distantes dos centros de poder se não apostarem nas ligações aéreas mais eficientes, o que poderá contribuir para um maior desenvolvimento do turismo, e nas interligações económicas e financeiras, nomeadamente através de praças *off-shores* e na implantação de Zonas Francas. A praça *off-shore* da RAM, embora tenha sido muito contestada pela política do governo central português nos últimos anos, é um

elemento a considerar na integração desta Região no mercado económico e financeiro internacional, a exemplo do que sucede nas Ilhas Canárias e que é apoiado pelo Governo Central de Espanha, com base na legislação relativa a Zonas Francas na União Europeia e do Regime Económico e Fiscal de Canárias.

Em todo este contexto, verifica-se que o espaço rural é cada vez mais esquecido em proveito das áreas urbanas que estão integradas nas regiões transaccionais e que agem como unidades, embora em concorrência umas com as outras, porque dividem o mesmo espaço. A **Carta de Leipzig** chama a atenção para este problema ao recomendar o estabelecimento “nas áreas urbanas e metropolitanas de uma parceria equitativa entre zonas urbanas e rurais e entre cidades pequenas, médias e grandes”.

Capítulo II

As Redes - Agentes Estruturantes do Ordenamento do Território

1. As redes como factores de concentração/dispersão

A palavra rede desempenha várias funções e, como tal, é empregue, actualmente, em numerosos campos de investigação, visando objectivos muito diferenciados que, em consequência, tornam o seu significado polissémico.

Em domínios variados, a noção de rede tem vindo a ser usada cada vez com mais frequência, quer no domínio económico (redes de empresas), quer no âmbito das infra-estruturas relacionadas com os diferentes serviços, nomeadamente, redes de hospitais, de escolas, ou ainda relacionado com o urbanismo (rede de cidades, rede urbana ...). Podemos ainda referir as que integram as vias de comunicação e de transporte, como as vias-férreas, as estradas e auto-estradas, as linhas aéreas e ainda as infra-estruturas que transportam água, combustíveis ou informação: os canais de rega, os oleodutos, as linhas de alta tensão, as telefónicas....

O conceito de rede associado às formas de organização das relações entre unidades de produção surge nos anos 90 do século XX (Benko, 2007).

Elementos facilitadores das ligações dos sistemas urbanos, as redes constituem um factor importante na explicação da ocupação e organização do território.

Dentro de cada país, observa-se que as redes facilitam a interligação dos centros locais e regionais e destes com o sistema global, no âmbito de um espaço transaccional, dominado pelas megacidades e metrópoles, e pelas suas áreas de influência.

A rede “define, ao mesmo tempo, o espaço e o tempo e estabelece entre estas duas variáveis uma relação fundada na circulação, no fluxo, na velocidade”. (Dupuy (1991, p. 88),

As redes podem apresentar estruturas variadas, nomeadamente, sob a forma linear, hierarquizada em diferentes escalas. Os locais de cruzamento, “pontos nodais” *interfaces* ou *hubs*, permitem a mudança de linha ou de modo de transporte. Os terminais destas redes subdividem-se em linhas cada vez mais finas, de menor importância, consoante os lugares que servem, à semelhança de vasos capilares. Forma-se assim um espaço feito por pontos de partida e de chegada, de origens e de destinos, de nós e de arcos. Os aeroportos, portos, parques, centros comerciais, são *interfaces* que fornecem, hoje em dia, os exemplos mais marcantes desta máquina de início e terminal de fluxos, servidos por vários modos de transporte.

Os patamares de acessibilidade, localizados nos pontos de interconexão (nós), têm diferentes graus hierárquicos, tanto mais elevados quanto maior for a importância das funções aí existentes e da quantidade de ligações estabelecidas.

A evolução do sistema das diversas redes associadas ao desenvolvimento dos meios de transporte, explica a dinâmica da expansão territorial, a diversidade de usos, as mudanças registadas nos factores de localização de actividades, das residências ou a fragmentação dos tecidos urbano e rural. As transformações radicais daqui resultantes verificam-se, seja nos aglomerados de pequenas dimensões, seja na estruturação de sistemas urbanos complexos de base metropolitana.

Hoje, são as redes rodoviárias, principais infra-estruturas relacionadas com os sistemas de mobilidade, dominadas pela lei da economia do tempo e da redução de escala, que imprimem maiores modificações à matriz urbana. Podemos afirmar que estas vias de comunicação desempenham uma função central na vertebração do modelo urbano emergente. À escala urbana, as ruas, elementos estruturantes destas redes, associadas às praças, aos jardins e outros espaços de descompressão e de lazer, têm um papel fundamental na organização espacial.

O grande impacto que as redes de estradas têm no ordenamento do território não permite a construção unilateral a favor de um determinado interesse, quer este seja público ou privado. É necessário estudar as características geológicas e geomorfológicas do território que irão atravessar, as aglomerações que irão servir, as

condições de acesso, os nós, as direcções dos fluxos, o caudal potencial, o perfil e respectivas velocidades, enfim, fazer um reconhecimento exaustivo dos seus impactos a curto, médio e longo prazo. Deveremos tomar em conta que nestas redes circulam materiais, energia, pessoas e bens entre diferentes pontos de um espaço que poderão ser beneficiados ou prejudicados em função da localização e atravessamento destas vias.

As novas ligações deverão ser concebidas de maneira a poderem oferecer, no presente e no futuro e à medida das necessidades, uma crescente independência e, ao mesmo tempo complementaridade entre os centros urbanos, de forma a proporcionarem um desenvolvimento mais equilibrado. As redes aproximam os lugares que lhe são conectados, mas afastam os que não lhe têm acesso, criando espaços descontínuos, com áreas intersticiais vazias, marginalizadas.

Em Portugal, assim como nos outros países, há uma hierarquia da rede viária urbana. As vias arteriais, coincidentes com os grandes corredores de comunicação terrestre, garantem as conexões dos vários centros urbanos e foram concebidas de forma a favorecer e valorizar a integração das redes nacionais de transporte nos grandes eixos transeuropeus. Essa integração estrutura-se em torno de um corredor litoral norte/sul, que se prolonga do Minho até ao Algarve, de onde partem eixos transversais e diagonais, apoiados na rede rodoviária fundamental e num conjunto de projectos ferroviários e portuários. As vias principais servem de ligação entre os sectores da cidade, enquanto a rede secundária tem um papel relacionado com a ligação do tráfego de rede local com a rede fundamental. Por sua vez, a rede local assegura, predominantemente, funções de acesso local, integrando ruas com utilização distinta e partilhada por veículos e peões. Segundo o PNPOT, “a aprovação dos Planos Rodoviários Nacionais de 1985 (PRN 1985) e de 2000 (PRN 2000) reflectiu as preocupações de construir um conjunto de vias que unissem as principais cidades do país e ligassem o litoral com o interior e o norte com o sul do país, assegurando ainda boas ligações às principais fronteiras terrestres”.

A opção pela continentalização nas suas relações económicas, conduziu à estratégia da melhoria de acessibilidade rodoviária para o interior, o que vem facilitar uma mais rápida ligação e complementaridade económica entre Portugal e Espanha e criar condições para uma maior interligação entre as cidades portuguesas do interior. Estas cidades, ao unirem-se e interconectarem-se, formam redes com vista a um maior desenvolvimento económico, ou na organização de defesa de interesses comuns, de que poderá ser exemplo a construção de centros de saúde, de hospitais ou de escolas ou de uma maior dinamização turística.

Um dos exemplos que poderão ser referidos, de penetração para o interior e possível desenvolvimento, é através da articulação entre a Área Metropolitana do Porto e o Vale do Douro, com extensão possível a toda a região de Trás-os-Montes com benefício para Bragança e Miranda do Douro, cidade fronteiriça com tão pouca acessibilidade, e com Viana do Castelo, com saída para Espanha, através de Vigo.

Podemos ainda referir a ligação do Quadrilátero Urbano Barcelos-Braga-Guimarães-Vila Nova de Famalicão (que se podem assumir como a terceira concentração urbana do País) com a Área Metropolitana do Porto. Estes exemplos demonstram a preocupação de ligar o interior ao litoral, permitindo um desenvolvimento mais coerente e sustentado naquele espaço e uma maior possibilidade de articulação/complementaridade com regiões de Espanha.

Todo este movimento é feito em linha, através do “efeito de túnel” provocado pelas auto-estradas, redes de grandes fluxos populacionais e de mercadorias, que ultrapassam com facilidade as fronteiras dos diferentes países da Europa.

Ao mesmo tempo que se tenta desenvolver algumas áreas do interior, um vasto território, onde se integram as pequenas cidades e vilas, está em despovoamento o que faz aumentar, cada vez mais, as áreas em perda, espaços vazios, não cultivados, que não podem ser incluídos nas áreas urbanas, mas que também já não têm algumas características de um espaço rural tradicional. São espaços sem identidade, a aguardar possíveis soluções.

Paralelamente ao esforço de desenvolvimento do interior, assiste-se a um maior dinamismo nas cidades médias e alguns pequenos centros situados entre Lisboa e o Porto, desenhando-se uma estrutura polinucleada e uma influência cada vez maior das duas Áreas Metropolitanas.

O crescimento do porto de Sines e da respectiva plataforma multimodal que tem como *hinterland* as regiões de Lisboa, Vale do Tejo, Alentejo, Algarve e parte da Extremadura e Andaluzia, veio aprofundar, ainda mais, a litoralização e expansão para sul do eixo urbano-industrial Braga-Setúbal, e aumentar a bacia de emprego dessa área (figura 3). O porto de Lisboa, que tem como área de influência a região de Lisboa e Vale do Tejo, e o de Leixões que abrange o norte de Portugal marcam bem a importância destas regiões-porta do Atlântico.

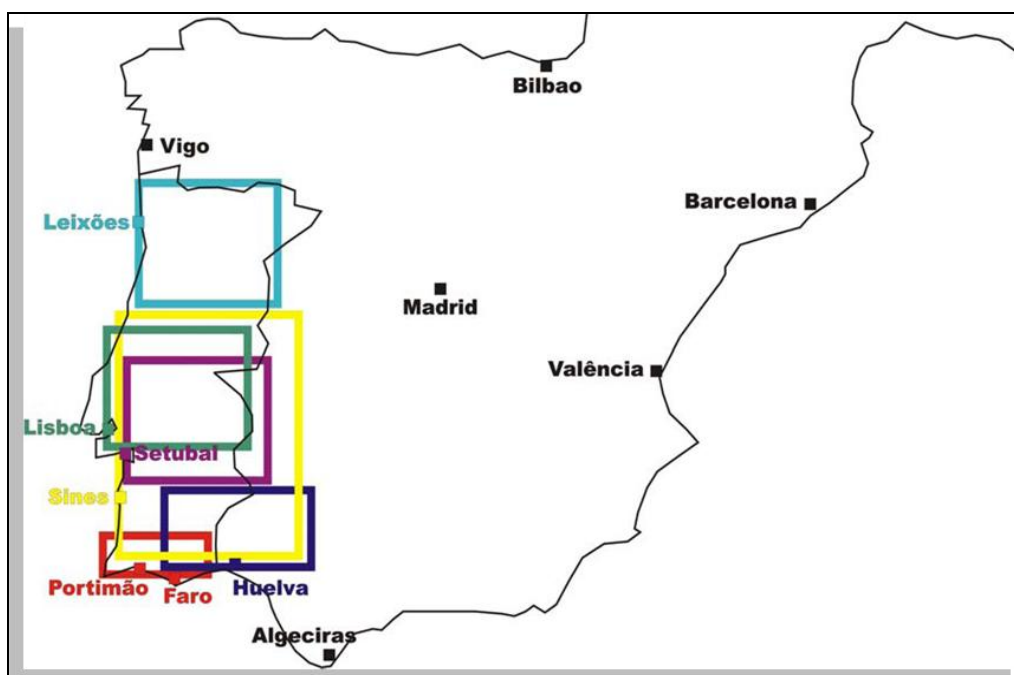


Figura 3 – Principais portos portugueses e seus *hinterland*.

Fonte: Stuart Cole e Armand Villa (2006) - Intermodalidade no transporte de carga: Portos e hinterland, transportes marítimos, incluindo os de curta distância.

Os portos são plataformas multimodais, nós de redes de comunicação logística privilegiados pelos *transfers* de mercadorias para todos os continentes, quer por terra, quer por mar e importantes *interfaces* na mudança dos modos de transporte

rodoviário e ferroviário para o modo marítimo, e vice-versa, induzindo o desenvolvimento das áreas à sua volta.

Nas *interfaces*, a implantação de actividades diversas em torno dos nós de ligação (hotéis, imóveis de escritórios, centros comerciais e, eventualmente, projectos públicos de grande amplitude) levam à criação de novas centralidades.

A promoção do transporte marítimo, em associação com investimentos no modo ferroviário e nos grandes eixos rodoviários em direcção ao interior, vem desenvolver o transporte combinado que reforçará as ligações de Portugal à Espanha e à Europa e a circulação de mercadorias e de pessoas. O problema surge com o transporte ferroviário que está em regressão em Portugal, ao contrário do que acontece nos restantes países europeus. A empresa ferroviária concentra a sua oferta nos grandes eixos do litoral e encerra muitos ramais no interior, apressando, ainda mais, o seu despovoamento.

Tal como se passa em Portugal, na Europa, a integração das cidades em rede vem sustentar a ideia de um desenvolvimento mais equilibrado e de uma crescente complementaridade, segundo o modelo policêntrico, uma das prioridades territoriais defendidas pela União Europeia na **Agenda Territorial 2020**.

Com a criação de redes, as cidades não contínuas têm possibilidade de reagir às pressões mundiais ao estabelecerem alianças de cooperação entre territórios não limítrofes. A cooperação entre estas cidades poderá começar pelos intercâmbios culturais.

De entre os meios de transporte utilizados nas grandes e médias cidades, não pode ser esquecido o metropolitano devido ao fluxo de passageiros que movimenta, alterando a estrutura da cidade e dos seus subúrbios. A maior fluidez de pessoas por baixo preço pode conduzir a uma rápida procura de alojamentos ao longo dos percursos servidos por este meio de transporte, principalmente na proximidade das estações. A chegada, por exemplo, da linha de Metro à Amadora e a Odivelas melhorou a acessibilidade a esses lugares e deu maior segurança e rapidez no transporte, o que leva a um aumento dos fluxos pendulares relacionados com uma

densidade populacional elevada e alarga, ainda mais, as áreas suburbanas. Por outro lado, poderá haver uma redução de tráfego rodoviário, com a consequente diminuição de poluição, que será tanto menor quanto maior for a adesão da população ao uso dos transportes públicos. Como exemplo da importância do metropolitano no desenvolvimento das cidades, podemos referir Magnet (1988, p. 426): “O Município de Paris recorre ao metropolitano como uma alavanca para o desenvolvimento”.

Na Região Autónoma da Madeira, após o 25 de Abril de 1974, com a autonomia foi preocupação do Governo o desenvolvimento da rede viária com o objectivo de aproximar os lugares, demasiado isolados devido à orografia da Ilha e contribuir para a melhoria das condições de vida da população. Tudo isto foi feito com muito esforço e com custos acrescidos provocados pela dispersão demográfica que, por oposição à concentração, requer um preço mais alto na implantação de infra-estruturas (assunto que será aprofundado na Parte II deste estudo).

Para além da rede viária, o desenvolvimento dos transportes marítimos e aéreos numa primeira fase e, mais recentemente, das telecomunicações e dos novos meios de informação, nomeadamente a *Internet*, derrubou barreiras, permitiu o contacto com pessoas que vivem por todo o mundo, mesmo as localizadas nos antípodas de Portugal, ter conhecimento da sua cultura, dos seus hábitos quotidianos. A nível económico e financeiro, o mar deixou de ser uma barreira à sua integração no sistema global de operações, reflectindo-se aí toda a conjuntura que se passa ao nível nacional e internacional. A crise provocada, por exemplo, pelo aumento do preço do petróleo, infelizmente, é sentida nas ilhas, ainda com mais intensidade, por estarem dependentes do transporte marítimo. As viagens aéreas também se ressentem deste facto, com o aspecto caricato de as viagens entre a Região Autónoma da Madeira e Portugal Continental serem mais caras do que para outros países da Europa, talvez por falta de concorrência, a não ser a da companhia *Easy-Jet* que começou a operar há cerca de três anos.

Como conclusão podemos afirmar que, com o desenvolvimento dos meios de transporte e, consequentemente, com a formação de um sistema polarizado

funcionando em rede a uma escala internacional, a distribuição hierárquica dos centros urbanos é substituída por um modelo reticular baseado em princípios de sinergia e de complementaridade funcional, apoiado na especialização de cada centro.

Evidentemente que, nem uma estação de TGV, nem uma auto-estrada, nem as vias rápidas constituem, por si só, condição para originar concentrações urbanas. Este fenómeno tem de estar aliado a uma vontade política, ao dinamismo das empresas e à capacidade de inovação dos actores.

2. O papel dos actores no planeamento das redes

O desenvolvimento de uma região está relacionado com a diferente forma como os actores – agentes públicos e privados e instituições locais, regionais ou nacionais - se organizam para actuar no processo de dinamização de um determinado âmbito espacial (município, região, país), de acordo com objectivos previamente propostos.

A administração pública portuguesa, de acordo com o Decreto-Lei nº 159/99 de 14 de Julho, tem um quadro específico de atribuições e competências no que se refere à gestão e administração do território, com múltiplos centros de decisão a estudarem o mesmo assunto sobre ópticas diferentes. Isto conduz a uma duplicação de funções, com a consequente morosidade e ineficácia, reforçados pela falta de comunicação entre os diferentes órgãos. Os referenciais equívocos que envolvem os procedimentos e acções de gestão urbanísticas contribuem para a ineficiência e descontentamento dos particulares.

Temos de tomar ainda em consideração que as instituições públicas funcionam a vários níveis, de uma forma hierárquica e que as competências dos grandes projectos são inerentes aos níveis superiores. Contudo, a falta de comunicação e de interacção entre os diferentes níveis hierárquicos leva a que os interesses regionais e municipais sejam ultrapassados ou mesmo ignorados.

Talvez por isso, os grandes projectos de ordenamento de estradas, por exemplo, mobilizam um grande número de actores públicos e privados, quer à escala local, quer

à regional e nacional, mas, paradoxalmente, não incluem as edilidades camarárias que vêm os Planos Directores Municipais dos seus concelhos serem esquecidos totalmente quando se trata da construção das grandes infra-estruturas. Situação idêntica ocorre com outras redes, nomeadamente saúde e educação. Há escolas que são recuperadas e que passados poucos anos são destruídas ou ficam inactivas devido à construção de vias terrestres, só porque não houve entrosamento entre as várias instituições. Esta realidade cria tensões devido à falta de articulação e de diálogo entre as diferentes forças que participam na construção do espaço urbano. Além disso, verifica-se que a acção pública é largamente guiada por um paradigma determinista, programático e previsional o que nem sempre é coincidente com os interesses sociais da comunidade. Por exemplo, as decisões sobre a abertura ou alargamento de novas vias de comunicação são feitas tomando por base o estudo sobre a circulação do tráfego e a evolução do número de veículos que circulam nas estradas, de forma a poder oferecer no futuro e à medida das necessidades, uma capacidade crescente, o que é positivo. Mas, por outro lado, se nesse estudo não estiverem presentes as consequências sociais e ao nível do ordenamento do território, poderão surgir tensões urbanísticas e sociais em relação a essa obra, que, em princípio traria benefícios à população. Não poderemos esquecer que as auto-estradas servem de armadura ao desenvolvimento das aglomerações, mas também poderão contribuir para a desertificação humana, adquirindo assim uma importância primordial no desenvolvimento do território.

Para ultrapassar os problemas da falta de comunicabilidade e de interacção, e para que não haja discrepâncias entre os diferentes organismos, seria conveniente que houvesse, dentro do sistema administrativo, uma descentralização de competências em algumas áreas, mais especificamente, em matéria de infra-estruturas rodoviárias e que os Planos Directores Municipais tivessem maior flexibilidade, tomassem em consideração, na sua elaboração, os planos das vias de comunicação e deixassem um espaço aberto à realização de outras infra-estruturas que fossem sendo necessárias construir, de acordo com o desenvolvimento do respectivo município.

No Quebec, por exemplo, a fragmentação vertical e horizontal foi estabelecida como modalidade de descentralização, já no século XIX, tendo-se mantido ao longo do

século XX, mesmo após a modernização do aparelho de Estado, nos anos sessenta. Com esse objectivo foram criadas diversas Direcções e Conselhos Regionais à escala das Regiões Administrativas (Proulx e Gauthier, 2003, pp. 23-25). A eficácia deste sistema faz-se sentir pela convergência de interesses e de proximidade entre os múltiplos actores territoriais.

Quanto à relação dos interesses públicos com os privados, terá de haver complementaridade de esforços e de trabalhos, tendo em vista os fins a atingir. Reconhece-se, contudo, ser tarefa difícil devido aos objectivos e à complexidade não permitir, por vezes, acordos prévios. O conceito de “interesse geral” tão utilizado pela política pública, presta-se a interpretações divergentes, principalmente quando se trata de expropriações ou de excessos de poder, sem que haja argumentos legislativos e regulamentares apropriados, o que poderá conduzir a forças de bloqueio ao desenvolvimento participativo. Este obstáculo poderá ser ultrapassado se se definirem, de forma clara, os objectivos da política do ordenamento do território. Por exemplo, a vontade política definida pelo Governo francês de manter Paris no *ranking* das principais cidades internacionais conduziu, nos fins da década de cinquenta do século XX, ao reforço do potencial terciário superior, com a criação de importantes infra-estruturas viárias destinadas a fazer crescer os fluxos inter-urbanos (Chaline, 1980, p. 41). O domínio do crescimento de Paris aparece como uma escolha necessária e fundamental para poder competir com as principais cidades europeias, tendo em conta o crescimento harmonioso do todo nacional. A política pública de ordenamento do território deste país foi entendida pela população em geral como uma política de desenvolvimento e de coesão social e, por isso, não houve obstáculos à sua concretização. Por outro lado, Dupuy (1991, p. 78) afirma que em França os Planos de Zonamento desempenham o papel de manter a centralidade. O zonamento incluído nos planos urbanísticos pode contribuir para a defesa de uma zona de centralidade contra a explosão provocada pelo desenvolvimento pouco controlado das redes. Este papel do zonamento é hoje sensível nos lugares onde as tendências centrífugas são fortes.

Podemos ainda referir a vontade política em fundir regiões tendo em vista uma melhor gestão. Temos o exemplo de Nova Iorque que resultou, no século XIX, da fusão de cinco *comtés* para formar a grande cidade de Nova Iorque (Savitch, 2007). Surge, actualmente a dúvida se a fusão representa vantagens. Na realidade, uma administração mais pequena, com uma estrutura menos hierarquizada, é mais fácil de gerir que uma administração com uma estrutura muito complexa. Numa área menor, a população está mais próxima do poder de decisão, pode mais facilmente expor os seus problemas. Tudo é feito de forma mais individual, mais humanizada. Trabalha-se com pessoas e não com números. Numa outra perspectiva, não podemos esquecer que a fusão apresenta vantagens quando se trata de competir com outras regiões ao nível internacional, numa perspectiva económica e de mercados financeiros.

Como conclusão, observamos que a multiplicidade dos actores, o recuo da centralização do poder público, a consulta a diversos *experts* em diferentes matérias relacionadas com o tema em debate é primordial, como forma de estudo, para que as obras tenham êxito, quer a nível social, quer económico, e para que não haja desperdício de verbas. O principal desafio político será proporcionar e garantir a participação dos distintos actores sociais de natureza pública, privada e colectiva, dos diferentes municípios, nas discussões sobre o futuro das aglomerações e haver coordenação e colaboração entre as diversas instituições públicas. É a denominada “cidade negociada” (Bourdin, 2011, p. 54).

Podemos ainda referir que o monocentrismo realizado através de uma administração única, de forma autoritária, conduz a uma maior centralização do Governo que se reflecte no ordenamento do território, tendendo a estabelecer uma hierarquia e a suscitar a cooperação pelo exercício da autoridade mas, ao mesmo tempo, cria insatisfação dos particulares, devido, na maior parte das vezes, a não estarem informados dos objectivos propostos. Porém, a realidade é mais complexa. Quanto mais “plana” e mais pequena for a estrutura, mais próximo o Governo está da população. Este sistema favorece uma cooperação lateral entre localidades similares.

Ao inverso, uma administração muito grande tem uma estrutura muito pesada, hierarquizada. Isto significa uma multiplicidade de burocracias, mas um maior controlo e melhor cotação a nível financeiro.

Não deve ser esquecido, contudo, que o bem público não pode ser definido como a soma bruta de interesses particulares.

Capítulo III

O Poder das Cidades

1. Cidades - visão sistémica

“Ao longo dos últimos anos, as redes e o trabalho em rede têm vindo a assumir uma importância crescente em diversas áreas.” (Fonseca e Ramos, 2011, p. 39).

Em relação à rede urbana, a percepção da evolução e do seu desenvolvimento só é possível se conseguirmos apreender a sua complexidade dentro de uma realidade flexível que deverá ser analisada nas suas partes constituintes, integradas num sistema espacial aberto, interactivo, em que há uma correlação constante entre os diferentes fenómenos, quer numa óptica de dinâmica local, quer a nível global.

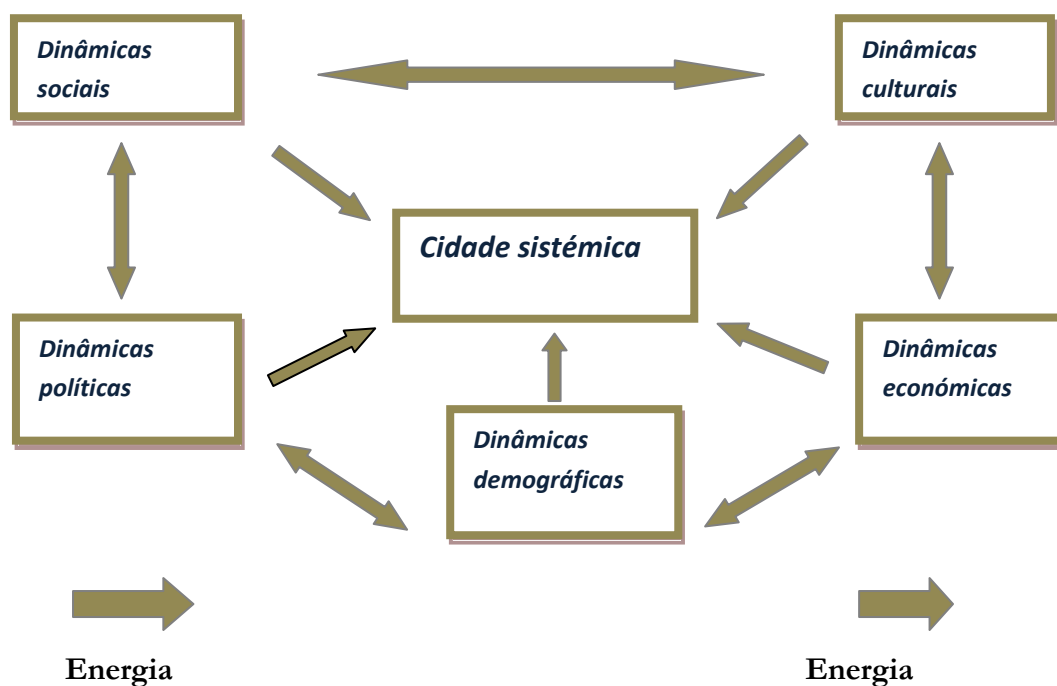


Figura 4 – A cidade sistémica (elaboração própria).

A energia que entra e sai do sistema cidade, constituída pelas pessoas, tecnologias, inovação, informação, impulsiona-o, ora de forma positiva, ora de forma

negativa, fazendo com que o seu desenvolvimento se efectue de maneira diversa, no tempo e no espaço, acompanhando os ciclos económicos, políticos e sociais (figura 4).

Neste sistema, os seus elementos constituintes estão em permanente relação uns com os outros, em função do lugar em que se posicionam. Por exemplo, o aumento dos índices urbanísticos de uma área tem efeitos em outros elementos, nomeadamente, nas alterações tipológicas, na habitação, nos parqueamentos em caves, na maior exigência dos meios de transporte, no aumento das infra-estruturas básicas e dos espaços livres e de lazer. Há consciência que a cidade, como sistema, organiza a sua própria dinâmica interna, obedecendo a uma lógica que não é necessariamente a do conjunto nacional à qual pertence a cidade e onde poderão surgir conflitualidades entre instituições e entre estas e os colectivos populacionais. Estes impactos advêm, a maior parte das vezes, da diferente forma de olhar e de intervir no espaço urbano: de forma global ou fragmentada.

Neste sistema, as dinâmicas culturais estão interligadas às sociais, num espaço que se modifica com o passar do tempo, em função dos saberes, dos modos de vida, das relações sociais, de uma população em movimento. Este fenómeno conduz, principalmente nas grandes cidades, a novas mentalidades, que mais não são do que uma mistura de culturas das primeiras e anteriores gerações, com novas informações que chegam do exterior e que dão origem a uma nova cultura de cidade.

As dinâmicas demográficas, a mobilidade das diversas categorias sociais interligam-se com a função residencial originando os bairros de elite que estão fechados e protegidos por seguranças, dia e noite e os bairros sociais, mais degradados, muitas vezes dando-se a conhecer pela mistura de cores e tipologia não condizentes com a paisagem. A diferenciação desses novos espaços leva à maior ou menor valorização dos preços do solo, sendo que o processo inverso também ocorre (a diferenciação dos preços reforça a diferenciação social).

As dinâmicas económicas, são uma força motriz por excelência das transformações internas que afectam a cidade nas suas diversas componentes. Estão associadas às políticas no condicionamento à localização das diferentes funções, nomeadamente as estações de serviço, os restaurantes, os hipermercados, os parques

de estacionamento, os centros comerciais, tendo muita influência a rede de transporte que liga os diferentes pontos da cidade e esta com outros espaços do território, numa multiplicidade de relações.

Por sua vez, as vontades políticas dos diferentes governos permitem ou não um melhor planeamento de inserção/exclusão social, interagindo com as dinâmicas sociais e económicas na estruturação dos espaços urbanos, na desertificação humana desses espaços ou, pelo contrário, na sua compactação.

Neste sistema dinâmico, a visão sistémica confronta-se com a visão fragmentada do espaço urbano, que tem de estar em constante reavaliação, conforme constata Correia (2006, pp. 83 - 104), “a visão estruturalmente sistémica exige do urbanista uma constante avaliação crítica na aproximação e de aproximação à realidade”.

Esta dinâmica de construção do espaço urbano e das cidades é de natureza mutável e funciona de acordo com as decisões políticas e com a forma de agir e o nível de vida da população que habita o centro, a periferia e as áreas suburbanas das cidades.

Muitas vezes, entendemos que os fluxos de entrada e de saída de energia, de pessoas e de informação, variam de forma imprevisível, mas isso só acontece por estes não serem observados segundo uma perspectiva sistémica. Os diferentes elementos, embora com as suas particularidades quando vistos isoladamente, são diferentes de quando analisados em conjunto, em correlação uns com os outros. Esta modalidade conduz a uma cultura organizacional de cidade e do território, imaterial, intangível e, por isso, dificilmente mensurável na sua evolução.

Não deveremos esquecer que, na realidade, a cidade é um complexo ecossistema cujo *habitat* é a área urbana em que assenta a cidade e onde vive um conjunto de seres vivos e inanimados que coabitam e que interagem entre si. Não pode ser vista, nem analisada de forma fragmentada, considerando um ordenamento mais flexível e eficaz. Não deverá ser esquecido que nenhum elemento que faz parte da cidade funciona de forma isolada. A modificação de um conduz à modificação de

todos os outros. Segundo Correia (2006, p. 93), “a alternativa será ver a natureza da cidade como sistémica e a identidade matricial como mutável”.

A entrada de novas energias relacionadas com o desenvolvimento de tecnologias inovadoras, a introdução do teletrabalho e do automóvel particular e a criação de novos pólos de desenvolvimento, levantou a questão da sobrevivência/adaptação das cidades. Apesar de os limites terem sido ultrapassados, de a densidade ter diminuído e a centralidade ficar repartida, a cidade da era do automóvel, das novas tecnologias, não é menos importante. Foram necessárias múltiplas adaptações sem retirar, contudo, a sua importância, mesmo com o surgimento de um novo tipo de espaço, o espaço de fluxos, provocado pela interactividade entre lugares, com novos padrões de comportamento. Esta evidência põe em causa a teoria defendida pela DATAR e citada por Arsché (1998, p. 38). Esta entende que o teletrabalho leva à transformação da cidade, retirando-lhes parte das suas actividades, “tornando os escritórios inúteis e vários espaços de trabalho sem sentido”, o que poderá provocar, no extremo, o declínio das cidades. Contrariando este facto, verifica-se que embora o teletrabalho esteja mais adaptado aos quadros superiores, aos trabalhadores qualificados, estes não dispensam o seu espaço de trabalho dentro da empresa, apesar de aí permanecerem menos horas. Há, no entanto, excepções. Nos Estados Unidos da América, os “génios” da criação informática ou mesmo artística instalam-se fora das grandes cidades, nas estações isoladas de Nevada ou de Montana, lugares de trabalho em que têm possibilidade de fugir às horas de ponta e ao *stress* diário de terem de conduzir nas grandes cidades e onde se encontram em contacto com o mundo inteiro. Este grupo de pessoas não faz parte do conjunto da população que, diariamente, vai e volta do trabalho, que tem de fazer compras e levar os filhos à escola.

O mesmo se passa com o telebanco que, segundo Castells (2007, p. 517), está a difundir-se rapidamente, com muitos serviços *on-line*, mas isso não invalida que as agências bancárias não estejam a proliferar como centrais de atendimento.

Através destes exemplos, temos de admitir que há cada vez mais pessoas que trabalham e administram serviços a partir de casa. O “trabalhar em casa” e a

flexibilidade de horários permitem uma mobilidade crescente que não pode ser ignorada no ordenamento do território. Não significa, no entanto, o fim da cidade, pois os locais de trabalho, as escolas, os complexos médicos, os centros comerciais continuarão a existir e ter um papel fundamental na estruturação das cidades.

Em relação ao comércio electrónico, apesar do seu crescente desenvolvimento, isso não implica o desaparecimento dos centros comerciais ou das lojas de vendas a retalho dispersas por toda a cidade. “De facto, a tendência é oposta: as áreas comerciais proliferam em torno das áreas urbanas e suburbanas, com showrooms que se dirigem aos clientes, terminais de encomendas para aquisição de bens, frequentemente entregues em casa” (Castells, 2007, p. 517).

Quanto às telecomunicações, não só têm poucas oportunidades de se poder opor às dinâmicas metropolitanas, como também parecem, ao contrário, reforçá-las, com penalização das áreas em crise. Verifica-se, portanto, que na vida urbana quotidiana constituída por elementos tangíveis, interagem aspectos intangíveis relacionados com os fluxos electrónicos e de telecomunicações. “O ponto-chave é que a vida urbana moderna resume-se a desenvolvimentos interligados no espaço urbano e no espaço electrónico” (Graham e Marvin, 1996). Acrescenta ainda, o mesmo autor, que “as áreas urbanas são os centros dominantes das telecomunicações”, o que vem aumentar a importância das cidades. Esta evidência, ainda no ano anterior, era contrariada por Françoise Choay, citado por Dupuy (1995, pag. 14), que entendia que “c’est le développement des innovations techniques, transports, communication à distance, réseaux divers qui, se déployant en une puissante synergie sur l’espace européen à partir des années 1960, aurait ouvert une phase cruciale dans le processus long conduisant à la mort de la ville et à l’urbanisation”.

As cidades, não só não desapareceram como se tornaram maiores e mais importantes, levando à constituição e reforço das metrópoles. Observa-se ainda que, quanto maior for a descentralização dos serviços e das empresas maior centralização terá de haver nas funções de controlo, que se localizam, por uma questão de acessibilidade, nos centros das cidades. Tudo isto estimula o surgimento e concentração de serviços de alto nível (sedes de empresas, serviços financeiros,

serviços jurídicos, etc.) que interligam os mercados globais. As concentrações destas funções terciárias superiores acabam por gerar necessidades de outras infra-estruturas, nomeadamente restaurantes, supermercados, serviços de limpeza e por criar uma vontade de maior proximidade social com os colegas de trabalho, devido à quase obrigatoriedade de as pessoas passarem todo o dia longe da família, considerando as grandes distâncias a que se situam as suas residências.

O processo de produção nos serviços empresariais avançados é beneficiado pela proximidade a outros serviços especializados, sobretudo nos sectores de ponta e mais inovadores dessas indústrias.

Para além do convívio social, temos ainda de considerar a importância da “informação informal”, baseada nas redes de relações sociais e de confiança, transmitida nas horas de convívio entre amigos e colegas de trabalho. Essa informação, muitas vezes essencial para a tomada de decisões, está confinada aos que estão dentro do processo institucional, em situações-chave da organização das empresas e, até, das cidades. Nunca será possível substituir essas informações pelas que são transmitidas por via das telecomunicações. No entanto, as novas tecnologias serviram para reforçar, ainda mais, a expansão da actividade económica, a importância das grandes cidades e a inter-relação entre elas.

Este fenómeno leva ao conceito de metropolização, que segundo Ascher (1998, p. 4), significa, “não somente o crescimento e a multiplicação das aglomerações, mas também a progressiva concentração das populações, das actividades e das riquezas no seu interior”. Ainda segundo o mesmo autor, o conceito de metrópole é, actualmente, utilizado com frequência para “qualificar de uma forma geral as principais aglomerações urbanas de um país que contêm algumas centenas de milhares de habitantes, que sejam multifuncionais e que mantenham relações económicas com muitas outras aglomerações estrangeiras”. Por conseguinte, ao falar de metrópole, não estamos somente a falar de área territorial, mas das suas interligações segundo uma visão sistémica mais alargada.

Tanto nos Estados Unidos como na Europa e no Japão há uma marcada metropolização: as grandes metrópoles continuam a crescer e a estender-se por zonas

anteriormente rurais e por pequenas cidades periféricas. A aparição das aglomerações metropolitanas é um dos fenómenos mais dinâmicos do nosso tempo. Existem regiões em que o contínuo urbano entre cidades é a tónica geral como Liverpool – Manchester, Washington – Boston, e porque não, Lisboa – Porto. Podemos ainda referir Roterdão/Amesterdão que estão incluídas na grande megalópole europeia conhecida por “banana azul” e que se estende do norte de Itália, mais propriamente de Milão, até Londres, englobando cidades tão importantes como Berlim e Bruxelas e que se está a expandir para norte, integrando as cidades dos países nórdicos.

A metropolização dá uma importância crescente às cidades que detêm importantes funções-chave na economia internacional. Cidades como Nova York, Londres, Paris e Tóquio funcionam em rede e centralizam funções de coordenação, de controlo e de direcção da função financeira das empresas (*World sourcing*). Estas funções são o suporte de novos empregos tanto em número como em qualificação, os quais desempenham um papel estratégico localizando-se quase exclusivamente nas aglomerações muito grandes.

Ao longo dos anos oitenta houve um aumento do nível de especialização do emprego em negócios e serviços financeiros nas grandes cidades, não sendo o mesmo tipo de especialização procurado em todas elas, até dentro do próprio país. Por exemplo, em Portugal, as cidades de Lisboa e do Porto lideram os serviços bancários, contabilidade, administração e relações públicas, enquanto as cidades do Algarve desenvolvem competências e especializações na área do turismo de praia. Braga e Coimbra apostam no turismo cultural, a primeira mais relacionada com o turismo religiosos e a segunda com as suas universidades, ambas possuindo condições, através das suas universidades de desenvolverem especializações nas áreas de computação e processamento de dados.

Como conclusão, podemos referir que o crescimento e a importância das cidades devem-se ao seu funcionamento como sistema dinâmico, em constante mutação, devido às forças exógenas e endógenas relacionadas com as redes de transporte e das telecomunicações.

O tema da mobilidade está a redesenhar as novas morfologias urbanas e a transformar as já existentes em função da espessura dos fluxos de funcionamento das redes. Estas só podem ser compreendidas se integradas num sistema local, nacional ou transaccional, em que cada elemento é responsável pelo crescimento e desenvolvimento do todo. Por exemplo, a produtividade, a inovação e a criatividade são reforçadas pela concentração urbana, pela intensificação do fluxo de ideias e conhecimentos provocadas pelo intercâmbio de experiências e de novos dados adquiridos através de investigação.

Verifica-se ainda que há um reforço das redes e do crescimento das cidades, concentrando-se aí as funções estratégicas das empresas multinacionais e os serviços de que estas têm necessidade, mas, por outro lado, há uma descentralização, em grande escala, das funções de produção rotineira e de serviços de consumo.

2. A dinâmica interna das cidades em função das novas mobilidades

Por mais complexas que as cidades sejam, têm aspectos comuns: a existência de ruas, de praças, de monumentos edificados com maior ou menor complexidade e uma multiplicidade de funções relacionadas com a administração, comércio, educação, saúde, religião, cultura e lazer. O espaço praticado e vivido de cada cidade tem, contudo, uma identidade muito própria em função das pessoas que aí residem, das que por lá passaram e que transmitiram as suas culturas relativas às épocas em que viveram.

A dicotomia centro/periferia e a noção de cidade policêntrica são exemplos de estruturas urbanas realizadas em função dos modos de vida e das tecnologias existentes e que se desenvolveram ao longo do tempo. Uma cidade moderna ocupa o espaço de forma diferente de uma cidade renascentista.

Ascher (1998) compara o desenvolvimento das cidades aos modelos Taylorista, Fordista e Keynesiano, acrescentando ainda o Corbusiano.

Assim como Ford defendia a divisão do trabalho na empresa, Le Corbusier afirmava que nas cidades também se observava a divisão por sectores, decompondo a

complexidade da urbe em funções elementares e procurando a eficiência na monofuncionalidade: um só gesto, uma só função. Le Corbusier desenvolveu o conceito de zonamento, de unidade e de vizinhança. As cidades eram repartidas em pequenas zonas, quase autónomas entre si, onde se concentravam blocos de edifícios de todas as actividades: residências, escritórios, lojas, espaços de lazer. Dada a situação dos conjuntos, a circulação era feita de forma muito fluida.

Ao analisarmos esta teoria, verificamos que, ainda hoje, a aceleração do desenvolvimento se baseia na divisão de tarefas e na especialização, com base na importância crescente do saber e da tecnologia. Esta forma de trabalho não favorece somente as grandes aglomerações, como impõe uma espécie de modelo estrutural das funções na maioria das cidades dos países industrializados.

Actualmente, um novo ciclo se inicia, marcado pela globalização que parece nada ter a ver com os modelos *taylorista* e *fordista*. As economias de escala obtêm-se mais através de redes e com unidades de produção menores, apostando-se muito no *just-in-time* em função dos meios de comunicação e de transporte. No aspecto residencial, verifica-se uma contra-urbanização: as pessoas optam por uma moradia no campo porque o solo é mais barato, há menor poluição e tem boa acessibilidade, embora se continuem a verificar situações contraditórias (gentrificação, retorno às cidades compactas, etc.).

O automóvel representou para as cidades um acontecimento importante, conduzindo a mudança radicais na sua estrutura funcional. A cidade teve de se adaptar a este meio de transporte, tanto nas suas componentes físicas, como nos aspectos funcionais e sociais. O centro das cidades foi cortado por estradas, sem que houvesse uma relação aparente entre aquele e o automóvel. A cidade que era para as pessoas passou a ser vista em função deste novo meio de transporte. Este processo de adaptação foi lento, hesitante, evoluindo de acordo com os problemas que iam surgindo, sobretudo nos quarteirões mais antigos, com o aumento do número de viaturas que circulam e estacionam nesses espaços. As ruas estreitas dificultam a

passagem e o estacionamento dos veículos, retiram espaço aos peões e são uma fonte de grande poluição levando a uma degradação mais rápida destes centros.

Nas décadas de sessenta e de setenta, com o advento do pós-modernismo, há um despertar para a ecologia urbana que se reflecte na morfologia da cidade. Contudo, os arquitectos ao planearem a construção de imóveis não tinham a preocupação do estacionamento automóvel, o que levou a que as praças e os passeios públicos se transformassem em parques de estacionamento, não deixando muito espaço aos peões para circularem. É visível, ainda hoje, a falta de parques para automóveis nos edifícios mais antigos, o que é um problema para os residentes, considerando que quase todas as áreas de estacionamento nas cidades e periferias são pagas. O Largo dos Restauradores e o Terreiro do Paço, em Lisboa, são exemplos de como eram as bolsas de estacionamento nessa época. O mesmo se passava na cidade do Funchal onde o Largo do Município e a placa central da Avenida Arriaga, eram reservados para os automóveis, assim como em muitas outras cidades portuguesas e estrangeiras.

Já nas décadas de oitenta e de noventa do século XX, a obrigatoriedade de elaboração dos Planos Directores Municipais levou a um maior debate sobre o Ordenamento do Território e foram levantadas questões sobre o planeamento urbano, muitas delas relacionadas com a grande concentração de automóveis no centro das cidades. Passaram a ser planeadas bolsas de estacionamento quer no centro, quer na entrada das cidades, a fim de incentivar os automobilistas a deixarem aí as suas viaturas. A instauração de parcometros com tarifas cujo valor aumenta com a proximidade ao centro, veio dar ordem e criar mais espaço para as pessoas na cidade. Ainda seguindo esta mesma filosofia, o encerramento de ruas ao trânsito automóvel criou condições para que nelas houvesse possibilidade de abrir cafés e restaurantes com esplanadas e diminuiu o nível de poluição causado pelos gases dos automóveis. A construção de parques subterrâneos privados, nas caves dos imóveis de escritórios e de habitação, vem completar uma maior organização dos bairros residenciais e de comércio.

Constata-se que os esforços actuais tendem para reconquistar zonas para peões, ruas sem tráfego, com menor poluição, com mais espaço para o lazer, com esplanadas, comércio em ruas fechadas ao trânsito, impensável em Portugal, nas décadas de setenta e oitenta. Actualmente, é rara a cidade europeia que não tenha ruas encerradas ao trânsito, reservadas apenas para peões.

Esta nova organização do estacionamento automóvel modificou a concepção e a percepção do acesso ao apartamento e ao trabalho. Hoje, muitas famílias saem de casa, pela manhã, de carro, deixam os filhos na escola e seguem para o local de trabalho onde estacionam em parques subterrâneos. Praticamente não circulam a pé por nenhuma via, muitas vezes não respiram o ar natural, durante semanas, principalmente no Inverno. Este modo de vida prolonga-se pelos fins-de-semana quando vão fazer compras aos centros comerciais.

Observa-se, assim, que o estacionamento nos locais de trabalho incentiva ao uso do automóvel particular e conduz à implantação de novas centralidades, considerando a maior acessibilidade e a facilidade de estacionamento, factores chave deste processo.

Esta dinâmica e mobilidade populacional conduzem a uma maior diferenciação funcional nas cidades. As funções mais qualificadas, que implicam contactos menos frequentes e tarefas não rotineiras, nomeadamente as empresas globalizadas e de serviços em rede (transportes, electricidade, água, saneamento básico), continuam a localizar-se no centro das cidades, em determinadas ruas dos bairros tradicionais, com prestígio.

Para aumentar, ainda mais, esta grande centralidade, é aqui que se instala a rede de metro, nas cidades onde este existe, constroem-se gares de onde partem os transportes de alta velocidade e salas de congressos. Esta política de centralização atrai investimentos cada vez maiores para as grandes cidades, através do poder financeiro dos privados, ao mesmo tempo que se mobilizam os recursos humanos necessários ao funcionamento das empresas. Estes factos contribuem para que os centros continuem a deter o comércio e os serviços de nível hierárquico mais elevado “enquanto os serviços, em geral, difundem-se e descentralizam-se para a periferia das

cidades, áreas urbanas menores, regiões e países menos desenvolvidos” (Castells, 2007, p. 504). Cada vez mais o comércio, alguns serviços e o lazer migram para os centros comerciais, situados entre os centros urbanos principais e em espaços de grande acessibilidade viária, que oferecem desde os produtos mais básicos aos mais especializados, nomeadamente, agência de viagens, cinemas, ginásios, parques infantis.

Temos ainda a considerar as tendências actuais de localização dos novos parques empresariais em pontos estratégicos, nas áreas limítrofes de muitas cidades, cada vez mais distantes, dentro de uma concepção global de área de aglomeração metropolitana. Nos grandes centros urbanos, os *office parks* concentram diversos serviços complementares como ginásios, escolas, restaurantes, serviços de limpeza, espaços comerciais, o que tornam estes espaços cada vez mais atractivos para as empresas que aí se fixam e para os seus funcionários. A estes serviços alia-se o transporte gratuito da estação de comboio até às empresas (apesar da maior parte dos funcionários continuar a preferir a utilização do transporte privado).

Em Portugal, poderemos dar como exemplos de sucesso os parques empresariais localizados no concelho de Oeiras (Arquiparque, Quinta da Fonte, Lagoas Park, Parque Suécia, etc.) que conseguiram atrair algumas das mais rentáveis empresas do país e multinacionais, numa ampla diversidade de sectores, com a ajuda indispensável da autarquia, através de investimentos em equipamentos de apoio e bons acessos rodoviários.

Na evolução da estrutura e função do centro das cidades identificam-se duas tendências de segregação populacional distintas: por um lado há uma tentativa de gentrificação que conduz à concentração das camadas de população de maior rendimento em alguns lugares do centro e, por outro, a segregação desenvolve-se na outra extremidade social através da presença de grande quantidade de população pobre, de desempregados e de “excluídos”, nos bairros degradados. Nos centros das grandes cidades detecta-se, também, uma população crescente de celibatários das camadas sociais médias e altas e de estudantes. Muitas pessoas reformadas preferem vender a sua casa unifamiliar, muitas delas com escadas e jardins, e comprar um

apartamento no centro das médias e pequenas cidades. Assim dispensam o uso do automóvel, estão mais próximo de todos os serviços, quer estes sejam de saúde, culturais e do comércio, e têm a sensação de maior segurança porque não vivem isolados.

Perante a observação desta nova estruturação do espaço, o centro da cidade é marcado pela diferenciação de grupos sociais e de poder. Ao mesmo tempo constata-se uma tendência de homogeneização social nos bairros intermédios localizados nos arredores da área central.

Contudo, a forma como as cidades e as metrópoles crescem não é comum a todas elas. Em países de antiga urbanização como por exemplo Inglaterra, Alemanha e França, a metropolização opera-se, com mais frequência, por dilatação das urbes principais e da integração das cidades periféricas nas áreas metropolitanas. Nestas cidades, as funções e, em particular os serviços muito qualificados, concentram-se nas zonas centrais “tradicionais”. A cidade está rodeada por um primeiro anel de subúrbios onde nos anos sessenta foram construídos os grandes conjuntos de habitações sociais. Numa segunda coroa localizam-se as residências individuais, pequenos edifícios e zonas de actividades. A deslocalização periférica é muito selectiva: as empresas localizadas na periferia recorrem sempre aos serviços mais qualificados prestados às megaempresas, localizados nos centros. Mais distantes, aparecem as “ilhas do arquipélago metropolitano, em espaços nitidamente rurais” (Ascher, 1998, p. 15).

Este fenómeno é comum à maior parte das cidades europeias antigas, onde se verificou um grande número de transformações em menos de um século, relacionadas com múltiplos aspectos, nomeadamente, com o alojamento, os escritórios e o comércio. As cidades tornam-se multipolares e há um alargamento das áreas de polarização. Os centros comerciais e hipermercados procuram as periferias das cidades, para que não haja problemas de estacionamento, enquanto as gasolinhas, associadas a *snack-bars*, restaurantes e lojas de conveniência, são construídas ao longo das auto-estradas e nas saídas das cidades, numa posição estratégica em relação aos clientes.

Quanto à ocupação de lugares novos na periferia, pode evocar-se o exemplo de Paris com a construção planeada de cidades novas, periféricas, conectadas à rede de metro por transporte ferroviário de grande velocidade e elevada frequência, como por exemplo *La Défense*, pela importante concentração de escritórios (Ascher, 1998). A organização destes grandes centros de negócios e de comércio dá uma ideia da evolução destes espaços. Os centros históricos, com menor acessibilidade em transporte privado, são ultrapassados pelos “lugares temáticos”, centros comerciais, restaurantes, galerias de arte, atracções turísticas, armazéns, todos eles interligados.

Esta dinâmica urbana leva a uma recomposição funcional e social do centro da cidade, com a perda de população e aumento de actividades terciárias.

Nos Estados Unidos da América, os centros das maiores cidades conheceram um desenvolvimento gigantesco entre 1960 e 1990, com a construção em altura, ao mesmo tempo que a periferia se expandiu muito. Atlanta, Charlotte, Dallas, Denver, Houston, Orlando, Phoenix, entre outras, adoptam essencialmente um modelo policêntrico, em que a maior parte da actividade económica se encontra dispersa por centros urbanos mais pequenos formando o que Joel Garreau, citado por Magnet (2001) chama de *edge city*. Ainda, de acordo com o boletim editado por Garreau e citado por Magnet (2001, p. 94), “as taxas de desocupação dos núcleos centrais de Atlanta, Cleveland, Dallas, Miami e San Diego são 5% mais elevadas do que as zonas de escritórios situadas na sua vizinhança. A taxa de desocupação que se regista na baixa de Los Angeles é de 20%, enquanto a que é registada na maioria das áreas suburbanas varia entre 9% a 15%”.

Nas cidades americanas, as áreas suburbanas são socialmente mais valorizadas, enquanto em muitos países europeus é comum observarem-se aí bairros sociais.

Nos Estados Unidos da América, Los Angeles é muitas vezes referida como exemplo de “cidade distendida”, teve um crescimento polinucleado, ramificado, formada por pequenas cidades com características diversas, unidas por ruas e amplas estradas de seis pistas (as famosas *highways*). Hollywood, por exemplo, caracteriza-se pela indústria cinematográfica, enquanto Beverly Hill sustenta um comércio sofisticado, orientado para a população que aí vive, com um nível sócio-económico

muito elevado, ou Santa Mónica com exploração das suas praias para o desenvolvimento do turismo. Neste mosaico urbano que é a Área Metropolitana de Los Angeles, há uma combinação dos efeitos de dispersão com os de aglomeração, dos tecidos especializados com funções banais, que reforçam, ainda mais, as mobilidades.

Como conclusão, podemos afirmar que, apesar da evolução registada, sobretudo no domínio dos transportes, a estrutura das cidades continua desigualmente repartida, de acordo com a lógica económica, mas sobretudo com as políticas sociais, culturais e técnicas. Contudo, continua a detectar-se a tendência de uma urbanização por zonamento, definidos pelos Planos Directores Municipais.

3. O efeito do turismo no desenvolvimento e estruturação das cidades

O turismo é um factor de desenvolvimento, não só das áreas economicamente deprimidas, mas também das grandes e médias cidades que apostam no turismo cultural. Muitos lugares vazios de população e de alojamentos, mas com boas praias, temperaturas amenas e com uma época estival com pouca precipitação, desenvolveram-se apostando no turismo de praia. É o caso do litoral algarvio e sul de Espanha. O mesmo se passou com algumas ilhas dos arquipélagos da Grã-Canária e Baleares e, no arquipélago da Madeira, com a Ilha do Porto Santo.

Apesar de a história do turismo ser muito antiga, desde os tempos dos gregos e dos romanos, foi apenas a partir da década de sessenta do século XX, com o surgimento do turismo de massas, que esta actividade internacional se tornou numa das mais importantes do mundo desenvolvido.

As motivações que contribuem para o desejo de viajar e de conhecer outros lugares são muitas, mas isso não seria concretizável se não houvesse uma melhoria do nível e qualidade de vida dos cidadãos, as férias não fossem pagas, não tivesse havido um aumento de educação e cultura das pessoas, principalmente nos países ditos desenvolvidos, um maior desenvolvimento dos meios de transporte e a

democratização das viagens de avião. Todos estes factores têm contribuído, com diferente intensidade, para a expansão do turismo de massas.

De entre as motivações que levam as pessoas a viajar é de salientar o desejo de conhecer lugares diferentes do seu ambiente doméstico, sejam as paisagens, os estilo de vida, outras culturas, visitas a familiares ou amigos, o desfrutar de actividades desportivas e de lazer ou de estudo, ou simplesmente querer descansar o corpo e a mente. Há ainda a motivação do *status* e prestígio perante os colegas de trabalho, amigos e familiares.

A escolha do destino turístico está muito relacionada com a motivação de quem quer visitar outros lugares, mas também com a promoção e *marketing* dos destinos, com os preços dos pacotes turísticos impostos pelos grandes operadores, a segurança e os objectivos que se pretendem com a viagem. Sendo o turismo uma actividade cara, que exige um certo nível económico e de tempo disponível, tem de ser bem planeado e bem gerido, tanto pelos consumidores como pelos responsáveis dos destinos turísticos.

Vocacionado, numa primeira fase, para as termas e praias, a degradação daquelas, o excesso de pessoas e de construções junto ao litoral e a mudança de hábitos e de atitudes relacionadas, muitas delas, com os alertas constantes dos problemas que poderão advir para a saúde pelo excesso de exposição solar, tem contribuído para uma mudança de preferências de destinos nestas últimas décadas. As novas escolhas recaem no turismo cultural, de congressos, de compras e de lazer, ou então pela procura de lugares exóticos, com belas paisagens, calmos, seguros, com pouca poluição. Com estas alterações de preferências, o turismo cultural tem-se vindo a afirmar enquanto componente central no sistema mundial de cidades, de que são exemplo Nova Iorque, Londres, Paris, Viena, Roma, Madrid, e mesmo cidades mais pequenas como Bruges, Veneza, Oxford, que são procuradas pelo seu património histórico, ou pela sua universidade, no caso desta última.

As cidades de maior dimensão e melhor situadas em termos geográficos são, em princípio, mais atractivas do que as de dimensão menor e mais periféricas. É nessas

idades que se concentra um maior número de galerias de arte e de museus, onde são exibidos os maiores e melhores espectáculos de teatro e concertos, onde se distribuem, ao longo das grandes avenidas, os grandes armazéns de pronto-a-vestir, as lojas de comércio especializado, os costureiros de renome internacional, os grandes centros comerciais, os melhores restaurantes. Oferecem uma variedade de experiências que captam um número significativo de visitantes.

Com a finalidade de captar ainda mais turistas, a cidade, qualquer que seja o seu tamanho e a sua importância, valoriza os seus recursos no domínio do património edificado, da gastronomia, da qualidade de arquitectura, entre outros. Revitalizam-se os centros históricos das cidades, surgem novas funções de que são exemplo as lojas de artefactos e de produtos regionais e produzem-se novos eventos como o Paris Plage³, em Paris, a Festa da Flor e o Festival Atlântico, na Ilha da Madeira, ou festividades tradicionais. Os serviços de restauração também têm tendência a aumentar, acompanhando a construção de hotéis e a chegada de mais turistas. Assim, é feita a revitalização física da cidade o que ajuda a melhorar a segurança e permitir uma reabilitação económica. Espaços onde se erguiam armazéns degradados, estabelecimentos industriais, com grande dificuldade de se manterem devido à falta de acessibilidade ao centro da cidade, foram substituídos por hotéis de cidade e residências de qualidade, salas de espectáculo, museus, lojas de comércio especializado, vastas áreas de restauração e de bares, novos espaços ajardinados.

Neste contexto, os poderes públicos podem desenvolver um plano estratégico envolvendo as entidades privadas de forma a minimizar os problemas de planeamento e gestão das cidades, perante o fluxo de turistas que todos os dias chegam a esses lugares. O Governo poderá estabelecer as medidas de apoio necessárias ao sector privado indo ao encontro das aspirações dos visitantes que pretendem retirar o máximo de satisfação da viagem a um determinado local, principalmente no que se

³ “Desde 2002 que no Verão, durante quatro semanas, a operação **Paris Plage**, através da instalação de praias junto ao rio Sena, transforma a cidade de Paris, dando-lhe um ambiente de estância de férias” (Bourdin, 2011, p. 33).

relaciona com o enriquecimento pessoal em termos culturais. O sector privado pode apostar na construção de hotéis e na restauração, sem esquecer a qualidade dos serviços.

O turismo, para muitos destinos, é um dos poucos caminhos possíveis para o desenvolvimento. Há o exemplo das pequenas ilhas dispersas por todos os oceanos, nomeadamente as Ilhas Canárias, Baleares, Maldivas, Seichelles e, em Portugal, os Arquipélagos da Madeira e dos Açores. De uma agricultura de subsistência, de uma actividade piscatória e do artesanato que mal dava para o sustento das famílias, estas ilhas, conhecidas pela sua beleza natural, tentaram o seu crescimento económico, com sucesso, através do desenvolvimento turístico.

Para além das ilhas, podemos mencionar numerosos pontos da costa europeia ocidental onde a base económica tradicional (a pesca, a salinicultura, a agricultura, etc.) entraram em declínio e foi substituída por uma gama de actividades turísticas e recreativas. Podemos lembrar países como o Perú ou o México que têm desenvolvido o turismo cultural com base nas antigas culturas Inca e Maia, respectivamente, sem descurar o reconhecimento da beleza natural oferecida por muitos dos lugares visitados nestes países. Para o país receptor as vantagens económicas que apresentam são as principais forças propulsoras do desenvolvimento da actividade.

Actualmente, um sector do turismo que está em franco desenvolvimento é o de cruzeiro. As cidades situadas junto ao litoral e com boas infra-estruturas portuárias têm visto este tipo de turismo desenvolver-se de ano para ano. A baixa de preços dos pacotes de viagens tornaram acessível à classe média esta forma de lazer e de conhecimento de novos lugares. Como consequência, verifica-se um maior movimento de turistas nas cidades contempladas com a escala dos navios de cruzeiro, o que pressupõe mais vendas de produtos e de serviços e maior desenvolvimento das cidades portuárias.

Todo este desenvolvimento relacionado com o turismo, numa determinada região, tem aspectos económicos muito positivos, como já foi referido, mas poderá provocar grandes alterações na estrutura territorial desse local, com consequências

negativas para o ordenamento do território, através do *boom* imobiliário provocado pela construção de hotéis, residenciais e residências de uso secundário, se não estiveram de acordo com os Planos Estratégicos para essas áreas.

4. A problemática social e ambiental da expansão das cidades

Os processos de ordenamento e de planeamento integrados em estratégias políticas mais recentes procuram resolver os problemas resultantes da expansão das áreas urbanas e do despovoamento e degradação do núcleo central das cidades, indo de encontro às recomendações feitas na **Carta de Leipzig** “na criação de estratégias para atrair pessoas, actividades e investimentos de volta aos centros das cidades”, nem sempre com sucesso. As áreas suburbanas continuam a expandir-se e os fluxos pendulares aumentam, com os consequentes problemas ambientais, sociais e económicos, designadamente, má qualidade do ar, níveis elevados de tráfego, congestionamento e ruído ambiental, áreas edificadas de baixa qualidade, terrenos abandonados, dispersão urbana, aumento do efeito de estufa, desemprego e exclusão social.

A cidade alargou-se, tornou-se difusa, predadora, ineficiente, com maior gasto de energia, com quebra de economias de escala e de aglomeração devido a uma ocupação extensiva do uso do solo, que se alarga por áreas com importância ambiental que deveriam estar sujeitas a preservação.

Os engarrafamentos são cada vez maiores durante todo o dia de trabalho, já não sendo tão nítida a distinção entre as chamadas “horas de ponta”, não somente num determinado país, mas um pouco por toda a Europa.

Mas, houve casos em que as políticas do Governo têm dado resultado, como por exemplo, as estratégias seguidas por Singapura para resolver os problemas do excesso de circulação automóvel. Actualmente, nesta cidade-estado as estradas ocupam cerca de 12% da sua área, o que se pode considerar demasiado em comparação com a área ocupada pelas residências (15%). Tendo por missão dar à população um sistema de transporte público de alta qualidade, o Governo de

Singapura procurou que as necessidades e as dinâmicas de crescimento da cidade fossem de encontro a uma população que tem uma alta expectativa na qualidade dos serviços e das infra-estruturas. Para isso desenvolveu um sistema de transporte público eficiente a fim de maximizar a sua capacidade e restringiu o transporte privado no centro da cidade e ao longo dos corredores congestionados do *expressway* com a implementação do *Electronic Road Pricing System* (ERP), contribuindo para tornar fluido o tráfego e dar alternativas às outras estradas. O sistema de transporte público rápido, eficiente e confortável permite que 60% das viagens motorizadas sejam feitas em transporte público (Yap, 2005), tendo como objectivo o seu aumento para 75%.

Uma das estratégias seguidas por muitos governos para resolver alguns dos problemas de congestionamento e de estacionamento no centro das cidades é o aumento das áreas de estacionamento o que implica o acréscimo do espaço de circulação. Isto porque, o aumento da capacidade de estacionamento de viaturas leva ao crescimento do número de automóveis particulares em circulação. É um círculo vicioso que terá de ser quebrado a curto ou a médio prazo (figura 5).

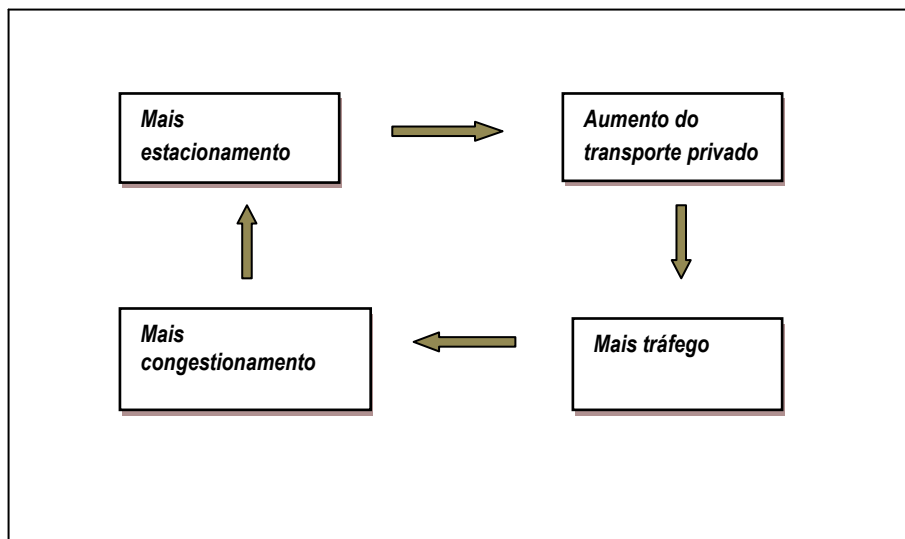


Figura 5 – Círculo vicioso da oferta e procura de estacionamento de automóveis particulares (elaboração própria).

O problema só será parcialmente reduzido com uma maior e mais eficaz oferta do transporte público, a exemplo de Singapura, ou, em caso extremo, com o grande aumento de preço do combustível que já se está a verificar, ou ainda com a falta de

estacionamento, isto porque, como podemos observar na figura 5, os parques de estacionamento dentro das cidades são um convite à população para trazer as suas viaturas para o centro o que implica engarrafamentos e trânsito caótico, principalmente em dias de chuva.

No Funchal, a melhoria dos serviços dos transportes públicos e as políticas levadas a cabo pela Câmara Municipal deste concelho não fizeram diminuir a utilização do transporte privado, o que é um factor negativo para o ambiente e para a não diminuição dos engarrafamentos e maior consumo de combustível.

Um estudo comparativo feito entre diversas cidades sobre os custos financeiros directos, em percentagem, do transporte privado, em relação ao PIB, chegou à conclusão que, por exemplo, entre Singapura e Houston, que possuem mais ou menos a mesma população e o mesmo rendimento *per capita*, Singapura gasta menos 10 mil milhões de dólares para transportar os seus habitantes que a cidade de Houston. Esta diferença resulta do facto de em Singapura 52,8% dos seus habitantes utilizarem o transporte público, enquanto em Houston 95,5% preferem o transporte privado⁴.

Ainda segundo o mesmo autor, o modelo de desenvolvimento norte-americano é o mais caro e também é o que consome mais energia. Nos E.U.A., onde o transporte privado é o mais utilizado, em média, os custos das deslocações são 50% superiores aos da Europa e 100% do Japão. A dispersão, por oposição à concentração, inviabiliza muitas vezes a implantação de sistemas de transporte colectivo, assim como requer um custo mais alto na implantação de infra-estruturas de saneamento, colecta de resíduos e oferta de serviços públicos.

Em relação ao transporte público, tem de ser dada atenção às *interfaces* para que o transbordo se faça em boas condições, sobretudo no Inverno, e à localização das paragens dos autocarros que nunca deverão estar longe dos lugares de maior concentração de pessoas.

⁴ Rui Rodrigues (www.maquinistas.org), publicado no Diário Público em 26 de Janeiro de 2004.

Quanto aos problemas de gestão que advêm do crescimento das cidades, verifica-se que a fusão de muitas delas e a consequente formação de áreas metropolitanas, trouxe vantagens, segundo muitos urbanistas, porque há economias de escala. Numa perspectiva, mais social, podemos dizer que a formação de unidades mais pequenas, por fragmentação dos governos municipais tem como principal efeito a obtenção de maior eficácia e mais justiça social. Em vez de alargar os poderes das Câmaras Municipais, principalmente as que concentram uma densidade populacional elevada, deveria ser dadas mais competências às Juntas de Freguesia por estarem mais próximas da população e conhecerem melhor os seus problemas.

Para além dos problemas físicos, não podemos esquecer a questão social que os centros urbanos enfrentam. É nas cidades que o número de excluídos sociais aumenta e que está relacionado, muito frequentemente, com o desemprego, população idosa e toxicodependência.

Relacionada com os problemas ambientais, a expansão urbana ao ser feita de forma extensiva, sem controlo, tira às áreas rurais solos que poderiam ser objecto de preservação, ou de aproveitamento agrícola.

5. A Importância da cidade-região no desenvolvimento do território

As dinâmicas territoriais recentes geram novas regiões influenciadas pela importância das cidades ligadas em redes e pelas novas tendências económicas, sociais e tecnológicas – são as denominadas cidades-região.

Segundo Ferrão (2006)⁵, a cidade-região ocorre “onde a cidade é integrada na área envolvente”. Esta interligação deve fazer-se sem pôr em causa a preservação ambiental.

Ascher (1998, p. 6), salienta que na Alemanha parecem emergir cidades-região ou regiões metropolitanas e define-as como conjuntos regionais “integrados” que formam aquilo a que os americanos chamam de *daily urban system*. Neste contexto, a

⁵ www.jornaldofundao.pt – edição: 7/27/2006

cidade-região é analisada segundo uma perspectiva sistémica onde se articulam, de forma equilibrada, as dimensões física, ambiental, económica e social do desenvolvimento urbano.

Scott (2001) segue a mesma linha de Ascher ao entender que uma cidade-região pode compreender qualquer área metropolitana, ou qualquer conjunto de áreas metropolitanas, bem como com a área envolvente, que pode ter uma dimensão variável. No entanto, vai mais além ao afirmar que na cidade-região a economia e as questões políticas internas estão interligadas de forma complexa em relações internacionais o que leva à ideia de “cidade global”. Como vemos, Scott traça o conceito de cidade-região recorrendo à ideia de “cidade global” ao englobar as variáveis referentes à economia e política para além da paisagem envolvente.

Na sua base geográfica, a cidade-região pode competir em conjunto, como plataforma territorial, afirmando-se, assim, como um pólo mundial no espaço transaccional. As cidades-região que se fecham sobre si mesmas ficam isoladas, marginalizadas, formando “ilhas urbanas” (figura 6).

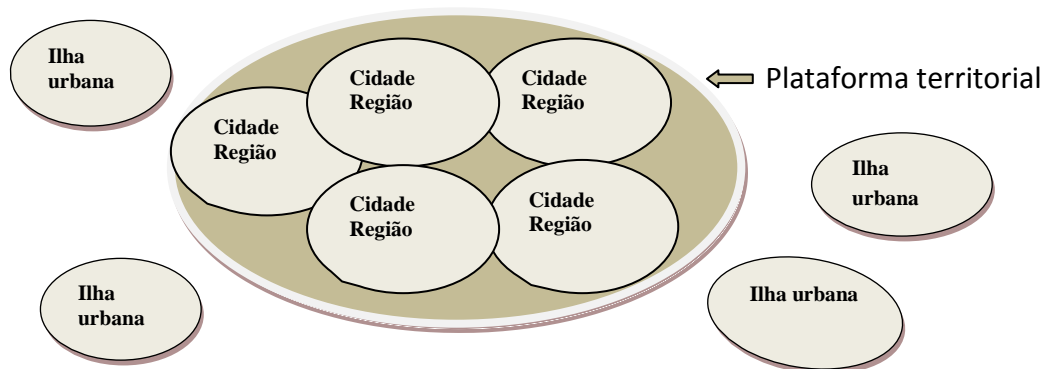


Figura 6 – Plataforma Territorial e ilhas urbanas (Elaboração própria).

Sassen (1991) associa à cidade-região a ideia de globalização e de cidade global dando como exemplos as cidades de Nova Iorque, Londres, Tóquio, principais centros de decisão, laboratórios de inovação e de estratégias financeiras que comandam o mundo.

“ O conceito de cidade-região global permite-nos ver as possibilidades de um tipo de crescimento melhor distribuído, isto é, de uma disseminação mais abrangente dos benefícios associados às dinâmicas da globalização” (Marques, 2007). Este conceito tem o problema de fronteira. Friedman, mencionado por Arrais (2007) tem a preocupação de limitar as cidades-região. Segundo ele, o limite da cidade-região “pode ser representado por um raio de aproximadamente uma a duas horas de viagem, cobrindo uma dada região...”.

Ao tentar impor limites à cidade-região levanta-se o problema de essas regiões raramente coincidirem com as regiões administrativas o que acarreta dificuldades políticas na sua capacidade de administração, o que é ainda mais agravado pela grande mobilidade da população. Nesse sentido há necessidade de um novo modelo de gestão territorial, mais aberto, mais interactivo, que proponha intervenções em áreas como transportes colectivos, habitação, segurança pública, infra-estruturas, ambiente, entre outras.

Actualmente, existem mais de três centenas de cidades-região no mundo (Scott, 2001), com população de mais de um milhão de habitantes, sendo que, pelo menos vinte, têm uma população de mais de dez milhões de habitantes, que vão de aglomerações metropolitanas dominadas por um centro fortemente desenvolvido como é o caso de Londres ou da cidade do México, a unidades geográficas mais policêntricas. Este facto está de acordo com a importância que o economista japonês K. Ohmar, citado por Benko (1996, p. 10), dá às cidade-regiões. Segundo este autor, actualmente estas são motores de prosperidade mundial. Sassen (1991) vem de encontro a estas afirmações ao mencionar que as cidades-região funcionam, cada vez mais, “como nós espaciais essenciais da economia global e como actores políticos da cena mundial, centrais à vida moderna”.

Soja (2002) indica Los Angeles como exemplo de uma cidade-região que, nos anos 60 do século XX era constituída por pequenos núcleos industriais que se transformaram numa cidade fordista, sem estimular o crescimento da área central. Actualmente é constituída por quatro grandes cidades exteriores, que rodeiam o núcleo central e que, por sua vez incorporam dezenas de outras pequenas cidades.

Com a globalização, as cidade-região globais assumem especial destaque ao fazerem emergir uma nova organização que consiste, acima de tudo, numa hierarquia de escalas territoriais, interpenetradas pela actividade económica e pelas relações de governação, ordenadas do global para o local (Marques, 2007). Uma grande cidade-região pode funcionar individualmente como uma plataforma territorial a partir da qual grupos ou redes de empresas competem nos mercados globais.

Em Portugal Continental, as cidades de Aveiro, Coimbra e Figueira da Foz e áreas envolventes, poderão ser englobadas numa cidade região em formação, o que permitirá ultrapassar a sua situação periférica entre o Porto e Lisboa, e serem factores dinamizadores de uma vasta área envolvente.

O mesmo se passa na Região Autónoma da Madeira. A Aglomeração Metropolitana e áreas adjacentes, tendo o Funchal como pólo principal, poderão constituir uma cidade-região e, assim poder mais facilmente competir com outros lugares, a nível global, dentro do espaço transaccional (tema que será desenvolvido na segunda parte deste estudo).

Conclusão

A reorganização do espaço urbano provocada, essencialmente, pela generalização do automóvel e pela difusão praticamente ilimitada da rede rodoviária, com o consequente reforço da mobilidade populacional, torna a cidade difusa, fragmentada, descentralizada e dá origem a novas centralidades em torno de uma rede polarizada.

Passam a coabitar no mesmo território duas realidades distintas: a cidade propriamente dita, monocêntrica, densa, contínua, concentrada e a cidade difusa, reticular, descontínua, policêntrica.

As dinâmicas territoriais recentes geram novas regiões influenciadas pela importância das cidades ligadas em redes e pelas novas tendências económicas e tecnológicas – são as denominadas cidades-região, cidades onde se articulam, de forma equilibrada, as dimensões física, ambiental, económica e social do desenvolvimento urbano, segundo uma perspectiva sistémica. As cidades-região, ao não actuarem isoladamente, mais facilmente poderão competir a nível internacional, em diferentes áreas, como por exemplo o turismo.

Com o desenvolvimento dos meios de transporte e a massificação do uso do automóvel, o mundo rural, por seu lado, não é mais um mundo fechado, tradicional. Deixou de haver fronteiras rígidas entre o rural e o urbano.

Face ao desenvolvimento urbano e ao crescimento das cidades provocado pela dinâmica de mobilidade, podemos questionar sobre quais das duas topologias terá supremacia sobre a outra: haverá o enfraquecimento da topologia centro/periferia face à topologia reticular, à cidade policêntrica, uma das prioridades territoriais defendidas pela União Europeia na **Agenda Territorial 2020**, ou pelo contrário, a imagem centro/periferia sairá reforçada? O conceito de subúrbio regulado pela dinâmica do centro manter-se-á ou será aglutinado pela rede policêntrica?

Na segunda parte deste estudo serão discutidas estas questões para o estudo de caso da Rede Urbana da Região Autónoma da Madeira.

Parte II

A Região Autónoma da Madeira – Rede Urbana e Desenvolvimento do Território

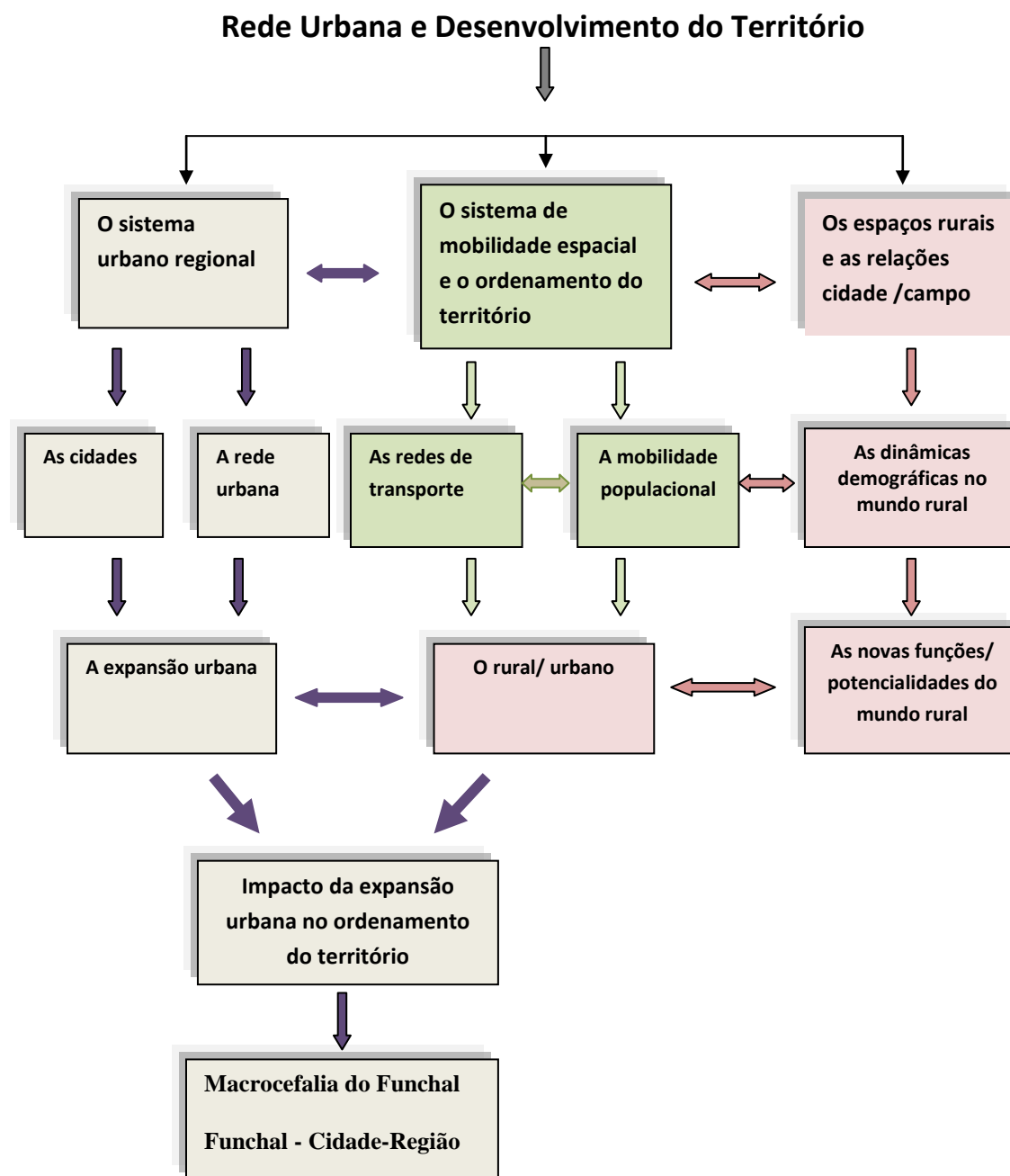


Figura 7 – Esquema síntese da Parte II – Rede Urbana e Desenvolvimento do Território (elaboração própria).

Capítulo I

O Sistema Urbano Regional

Introdução

Os centros urbanos são os espaços que têm sofrido as transformações mais profundas desde meados do século XX. A grande mobilidade da população, como resultado do desenvolvimento dos transportes e das novas leis de mercado, conduz a novas dinâmicas, não só no interior das cidades como na periferia destas e, em termos gerais, nos sistemas urbanos. Como consequência, há um despovoamento do centro e uma invasão das áreas rurais, que se vão urbanizando de forma mais ou menos rápida, consoante a acessibilidade e a distância aos centros urbanos. Assim, os lugares transformam-se, apresentando diferentes características de acordo com as pessoas que aí residem e/ou trabalham, que as vão moldando através das suas vivências e cultura e das relações que estabelecem, das formas de circulação e dos fluxos criados.

Os elementos que, pela sua estrutura física são comuns em todas as cidades, quer sejam as ruas, avenidas ou praças, tornam-se diferentes pela sua raiz histórica, geográfica e por questões sócio-económicas e culturais que se vão alterando ao longo do tempo. É esta evolução que explica que áreas que eram atractivas à função residencial sofram um esvaziamento populacional, enquanto outras se tornam cada vez mais dinâmicas e acolhedoras.

A exemplo de tantas outras ilhas dispersas pelo mundo, o Arquipélago da Madeira também sentiu os efeitos do desenvolvimento das novas tecnologias de informação e dos transportes, que aliados aos factores naturais, tiveram grande importância na expansão do turismo e nas transformações da sociedade e na economia da Região.

Este arquipélago, situado no Oceano Atlântico, a cerca de 900 quilómetros de Portugal Continental, com uma área de 801,1 Km², é composto pelas ilhas da Madeira e Porto Santo, as Desertas e as Selvagens (fig. 8).

A sua localização geográfica e o clima ameno que se faz sentir durante todo o ano foram as principais causas que contribuíram para que o desenvolvimento do turismo na Ilha da Madeira se iniciasse desde muito cedo, quando esta actividade era considerada elitista, privilégio de um extracto da população com nível económico e social muito elevado.

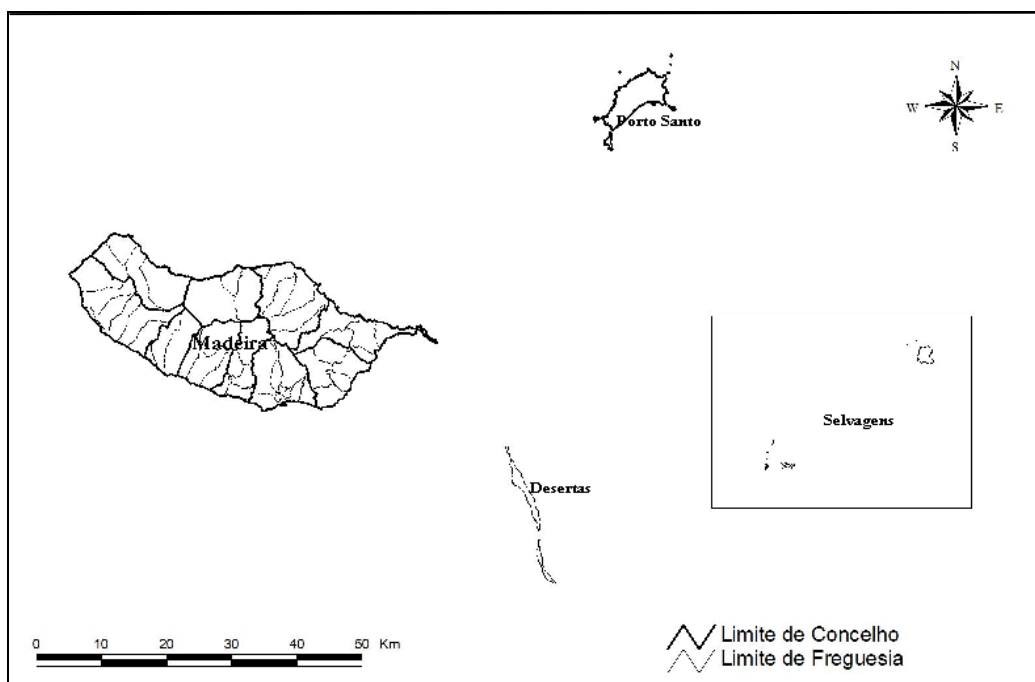


Figura 8 – Divisão administrativa da Região Autónoma da Madeira.

A partir de meados do século XVIII, a Madeira é considerada como estância turística com fins terapêuticos na cura da tuberculose, devido às suas características climáticas. Este facto, aliado à beleza natural, fez atrair a esta Ilha um turismo aristocrático, nomeadamente a Imperatriz Elizabeth da Áustria, mais conhecida por Sissi, o Imperador Carlos I do império Austro-Húngaro, Winston Churchill, para além de muitas outras personalidades consideradas importantes na respectiva época.

A visita mais ou menos prolongada dos turistas criou a necessidade de construção de infra-estruturas hoteleiras e de um sanatório. O turismo de saúde estava a dar os primeiros passos na Ilha da Madeira.

Paralelamente ao desenvolvimento do turismo, o negócio dos vinhos e dos bordados, efectuado, sobretudo, com o Reino Unido, influenciou, ao longo do tempo, a sociedade madeirense, não só no desenvolvimento da economia, como na sua forma de estar, de viver e de se relacionar. Já no século XVII, a vinda de comerciantes ingleses para a Ilha, resultado dos tratados comerciais com a Inglaterra, deu um grande impulso ao comércio. Segundo O. Ribeiro (1985, p. 53), “os ingleses monopolizaram pouco a pouco o comércio que garantia os maiores benefícios: os vinhos, as agências de navegação, o abastecimento de barcos, o câmbio. Durante dois séculos e meio substituíram a antiga burguesia cosmopolita”.

Numa primeira fase, estes factores, associados à dinâmica interna, foram responsáveis pela transformação e expansão das áreas urbanas, particularmente do Funchal, capital do arquipélago.

O desenvolvimento do transporte marítimo, iniciado na transição do século XIX para o século XX, e a construção e posterior ampliação do porto do Funchal, foram as primeiras alavancas do turismo na Madeira. Mais tarde, em 1960, a inauguração do aeroporto do Porto Santo e, em 1964, a abertura do aeroporto de Santa Catarina, em Santa Cruz – Madeira e a sua posterior ampliação, vieram criar condições para que esta ilha e, em particular, o Funchal, se tornasse num centro de turismo internacional, dotado de um importante parque hoteleiro, o que incrementou a oferta de emprego e aumentou o nível de vida da população. Consequentemente, começou-se a assistir a uma maior mobilidade da população do meio rural para o Funchal e arredores, levando a um esvaziamento daquelas áreas e abandono de muitas terras agrícolas, fenómeno ainda mais acentuado devido à emigração, sobretudo para a Venezuela, Curaçau, Brasil, África do Sul e Europa.

A mobilidade interna da população tornou-se mais intensa com a construção das novas vias de comunicação que tem permitido urbanizar territórios rurais, até então isolados por montanhas e vales profundos, com a consequente assimilação de padrões urbanos por parte dos seus habitantes. Poderemos dar como exemplo a freguesia do Curral das Freiras, concelho de Câmara de Lobos, assente na bacia de recepção da

Ribeira dos Socorridos, muito conhecida turisticamente pela sua paisagem agreste, rodeada de montanhas. Até meados de 2004, este lugar era servido somente por uma estrada estreita, perigosa, cortada nas vertentes escarpadas em grande parte do percurso, o que deixava isolada a população residente quando havia obstrução daquela via como consequência da queda de materiais das encostas. Actualmente, uma nova estrada, parte dela em túnel, permite a esta freguesia uma maior acessibilidade e proximidade ao Funchal e Câmara de Lobos. Este facto tem contribuído para um maior desenvolvimento social da população.

A orografia da Madeira caracterizada pela existência de uma cordilheira, que se estende de Este para Oeste, na parte central da Ilha, com vertentes de grande declive e vales profundos (figura 9), influencia as diferenças climáticas verificadas entre a encosta norte e a encosta sul e é responsável, em grande parte, pela expansão da urbanização de forma dissimétrica.

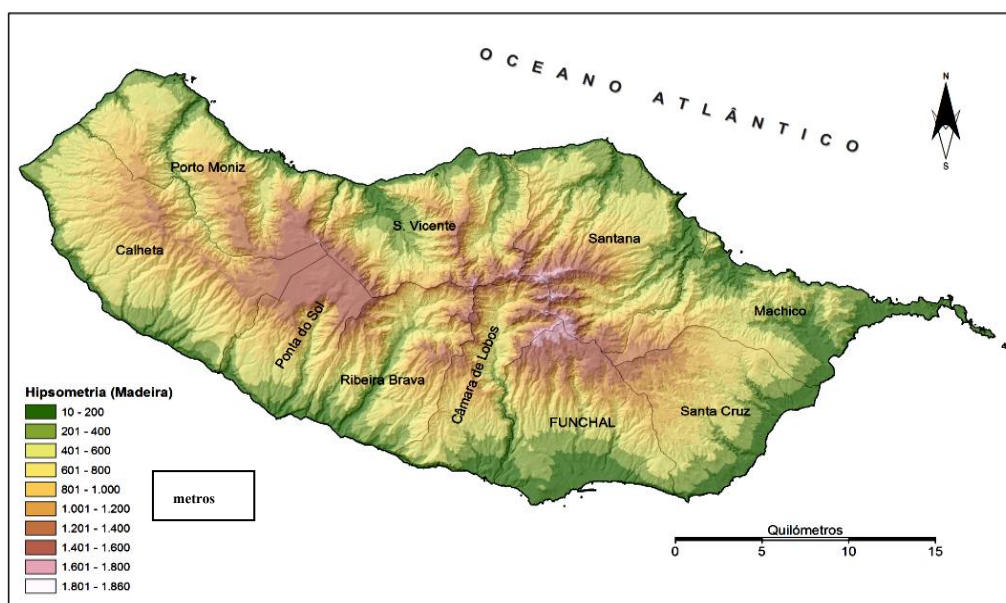


Figura 9 – Mapa hipsométrico da Ilha da Madeira

Tomando em consideração as características naturais, a que se associam os factores económicos, políticos e sociais, a urbanização expandiu-se ao longo das continuidades geográficas, infra-estruturas ou através de elementos culturais, nomeadamente:

- Linhas de cumeeira, vertentes com pouco declive e fundos dos vales mais alargados, fajãs e rechãs;
- Ao longo das redes viárias regionais e, mais recentemente, nos nós das Vias Rápidas e Vias Expresso;
- Nos núcleos históricos, ao redor das igrejas, centros comerciais e complexos turísticos.

No arquipélago da Madeira, durante mais de quatrocentos anos só existiu uma cidade – Funchal. A situação alterou-se a partir da década de noventa do século XX. Foram criadas mais cinco cidades, quatro das quais na encosta sul da Madeira: Câmara de Lobos, Caniço, Santa Cruz e Machico, para além do Funchal, enquanto na encosta norte Santana aparece isolada.

A Ilha do Porto Santo, situada a cerca de 50 quilómetros a nordeste da Ilha da Madeira, com uma superfície de 42,5 Km², tem uma só cidade - Vila Baleira.

1. As cidades da Região Autónoma da Madeira

Os critérios que presidem à elevação de um lugar à categoria de cidade foram variando ao longo do tempo. Actualmente, são a Assembleia da República e as Assembleias Regionais dos Açores e da Madeira que têm competência para legislar sobre a designação e a determinação da categoria das povoações.

Independentemente dos critérios que devem estar na base da elevação de uma vila à categoria de cidade (art. 15 da Lei nº 11/82 de 2 de Junho), o conceito de cidade organiza-se à volta de vários elementos, nomeadamente, uma certa densidade de *habitat* e uma dominância do construído sobre o não construído. Segundo Rémy e Voyé (2004, p. 14), “a cidade é um espaço no qual a natureza se pode mais ou menos inscrever, mas que, em todo o caso, ela não estrutura”. Podemos dizer que o homem tenta se sobrepor ao meio, sem o conseguir totalmente. É o lugar marcado por uma infinidade de funções e de relações sociais, que serão tanto mais complexas quanto maior for o seu desenvolvimento. Nesta perspectiva, Salgueiro (1992, p. 26), define

cidade “como uma entidade individualizada com certa dimensão e densidade onde se desenrola um conjunto expressivo e diversificado de actividades”. A mesma autora (2002, p. 29), vai um pouco mais além, focando a questão social, ao afirmar que a “cidade é um conjunto de lugares apropriados e produzidos pelos grupos sociais experienciando tempos diferentes”. Ainda Ascher afirma (2010, p. 21) que “Podem definir-se as cidades como agrupamentos de populações que não produzam elas próprias os seus meios de subsistência alimentar”. Cada cidade é, assim, individual, específica, mas dependente do espaço agrícola para o sustento da população.

Ao isolar a cidade de todo o contexto urbano, surge o problema da sua delimitação, obstáculo que não existia quando aquela estava rodeada por muralhas, em que o principal meio de transporte era o de tracção animal. Salgueiro (1992, p. 26), foca os problemas da delimitação e estudo das áreas urbanas ao afirmar que “Os perímetros fixados às áreas urbanas pelas autarquias raramente coincidem com a cidade geográfica definida por uma certa continuidade de ocupação do solo, pelas estruturas características e necessárias ao funcionamento da urbe”.

O problema da delimitação das cidades também é sentido na Região Autónoma da Madeira, tanto no Funchal, como nas que se formaram mais recentemente na encosta sul da Madeira e que fazem parte da Aglomeração Metropolitana.

1.1. As cidades da Aglomeração Metropolitana

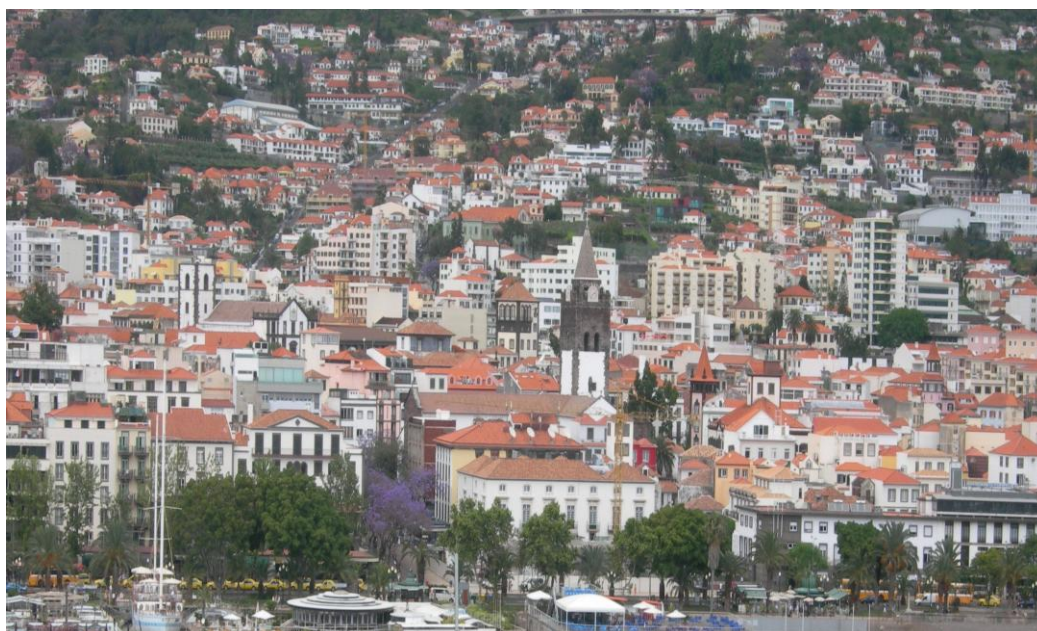
O Funchal – capital da Região

O Funchal destaca-se de todas as outras cidades da R.A.M pela importância comercial, serviços e concentração da população. Apresenta características físicas únicas devido à sua orografia – baía alargada, rodeada por montanhas dispostas em anfiteatro, cortadas por vales profundos onde correm as águas das ribeiras na época de chuvas.

Foi elevada à categoria de cidade a 21 de Agosto de 1508, tendo, portanto, mais de 500 anos de existência. Foi a primeira cidade portuguesa a ser instituída fora do território continental europeu.

No ano de 2002, a população residente na cidade era de 100 527 habitantes⁶, o que permite incluí-la no limite inferior do grupo das grandes cidades, se considerarmos o critério aplicado à classificação de cidade média – cidades com uma população compreendida entre 10 000 e 100 000 habitantes⁷. Os dados preliminares do censo de 2011 apontam para uma população residente de 112 015 habitantes o que dá um aumento de residentes de 11,4% nos últimos oito anos. A título de curiosidade, verificámos que no território continental há apenas duas cidades com mais de cem mil habitantes que não se incluem nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto: Coimbra e Braga.

A parte baixa da cidade do Funchal é densa, compacta, tornando-se mais difusa à medida que a distância ao centro aumenta (fotografia 1). Esta compactação já era visível nos anos sessenta do século XX, com a chegada de grande quantidade de população vinda dos campos.



Fotografia 1 – Centro da cidade do Funchal (2010).

⁶ Atlas da Cidade de Portugal (Volume II) – INE, Portugal

⁷ PROSIURB (volume I), pag. 16

Com 34,08 Km², o Funchal começou por ser edificado a partir de um núcleo populacional situado na margem esquerda da Ribeira de João Gomes (figura 10).

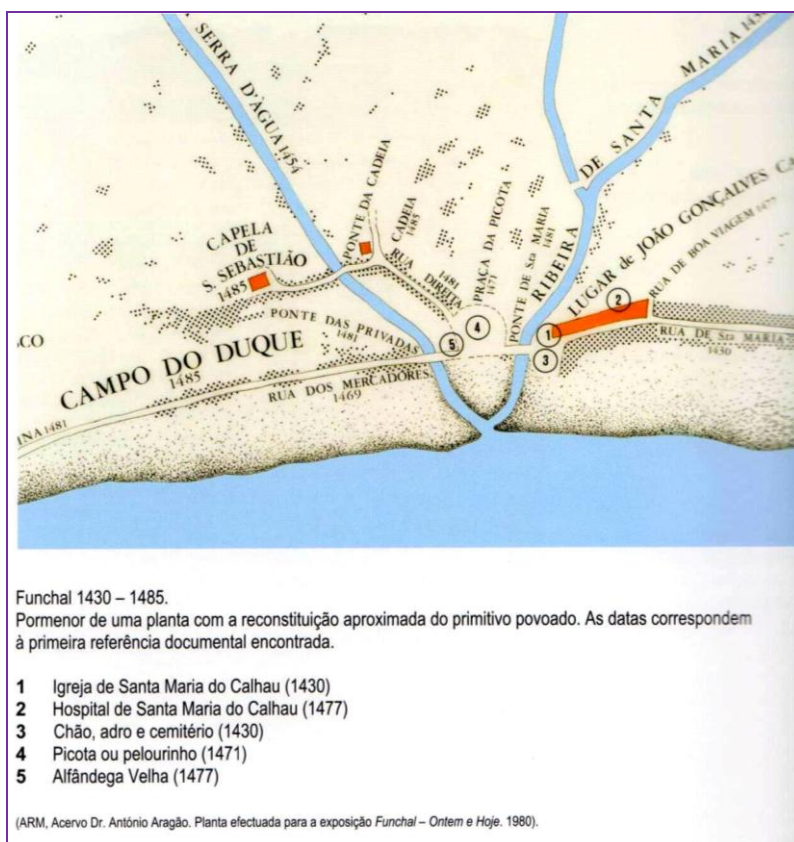


Figura 10 – O primitivo povoado do Funchal

Fonte: Caderno Pedagógico “O Meu Concelho do Funchal”.

Neste núcleo populacional foram construídas a Igreja de Nossa Senhora do Calhau, em 1430, destruída pelo aluvião de 1803, a Igreja de Santiago, padroeira da cidade, a Rua de Santa Maria, que se estende paralelamente ao litoral, via estruturante e a mais antiga da cidade (figura 10).

O hospital, o cemitério, a cadeia, o pelourinho e a alfândega concentravam-se nos arredores da Igreja, núcleo inicial da urbe. A fechar a cidade a oriente, foi construído, mais tarde, já em 1624, o Forte de Santiago, para defesa da cidade.

A expansão para oeste fez-se rapidamente, ultrapassando as ribeiras de João Gomes e de Santa Luzia. As ruas do Sabão, do Esmeraldo, a Rua Direita e a dos Mercadores, actualmente denominada por Rua da Alfândega, já estavam construídas quando da elevação da Vila do Funchal à categoria de cidade, em 1508, o que

demonstra a tendência do crescimento urbano para a margem direita da Ribeira de João Gomes.

O Largo do Pelourinho constituía nos séculos XV e XVI o centro da Vila e Cidade⁸ e foi neste Largo que começou por funcionar a primeira alfândega do Funchal.

A Rua da Praia era o eixo de maior movimento, local onde se embarcavam e desembarcavam as mercadorias e onde se desenrolavam as trocas comerciais (figura 11).



Figura 11 – Zona Velha da cidade.

Também nessa data já existiam a Rua da Carreira, que se prolongava até à Rua dos Aranhas e a Rua das Pretas, embora ainda não tivesse sido construída a Igreja de São Pedro⁹.

Com a construção da Catedral, iniciada em 1493, na Praça do Duque, mais tarde chamada de Praça da Constituição e, posteriormente, denominada por Praça da

⁸ Câmara Municipal do Funchal (1997, p. 75).

⁹ Elucidário Madeirense, II volume, 1998, página 67.

República, após a queda da monarquia, a parte velha da cidade foi perdendo importância comercial e residencial, em favor do centro histórico da Sé (figura 12). A edificação do Palácio de São Lourenço, construído no século XVI, do Palácio da Câmara Municipal do Funchal, também construída no Campo do Duque, próximo à Sé, acentuou, ainda mais, a tendência de deslocação do centro da cidade para Oeste.



Figura 12 - Expansão do centro da cidade para oeste, a partir do núcleo primitivo.

A estrutura da cidade do Funchal é irregular, identificando-se com uma cidade concebida, numa primeira fase, para peões e para os carros de tracção animal sendo de referir, pelas suas características particulares, o carro americano. Este circulava em cima de calhas, mas por tracção animal.

No século XX, a criação das novas avenidas em redor da Catedral: Avenida do Mar e das Comunidades Madeirenses, inaugurada em 1940, e as Avenidas Zarco, Arriaga e Infante e mais tarde a Rua Fernão Ornelas, foram as vias estruturantes que, juntamente com as ribeiras que atravessam a cidade, marcaram a forma do seu crescimento actual e deram uma aparência cosmopolita ao Funchal.

Estas novas vias permitiram dar à planta do núcleo histórico da Sé uma certa organização dentro de uma estrutura rectangular (figura 12), constituído por um tecido fortemente consolidado, onde se concentram serviços públicos e privados. A abertura da Avenida do Mar, alterou profundamente a frente litoral da parte baixa da cidade.

Em função das avenidas foram sendo construídas ruas, muitas delas a acompanhar as curvas de nível, com formas mais ou menos tortuosas, consoante a cidade se foi expandindo para norte, leste e oeste. As ruas 5 de Outubro e 31 de Janeiro, construídas ao longo da Ribeira de Santa Luzia, a do Dr. João de Brito Câmara paralelamente à Ribeira de São João e a Rua Visconde do Anadia, paralela à Ribeira de João Gomes, são vias de penetração para as partes altas da cidade.

Mais recentemente foi construída, dentro da cidade, uma via à cota 40, que corta a cidade de leste a oeste, a uma altitude média de 40 metros, e que se prolonga do Campo da Barca até à Rotunda do Hospital. A construção desta estrada teve como principal objectivo retirar algum trânsito do centro da cidade.

Comparativamente com outras cidades portuguesas, as praças não se destacam na morfologia do Funchal, tendo sido, muitas delas, construídas já muito recentemente, aproveitando a renovação de áreas degradadas. Pela posição central que ocupam na morfologia da cidade são de destacar a Praça do Município onde se situa a Igreja do Colégio, integrada no edifício Colégio dos Jesuítas e a Câmara Municipal do Funchal e o Largo do Chafariz, antes chamado de Largo de São Sebastião, onde se realizava a Feira das Botas duas vezes por ano, a Praça da Autonomia, o Largo do Pelourinho, a Praça da Cooperativa Agrícola.

Quanto às áreas verdes, são de referir o Parque de Santa Catarina com uma área de 36 000 m² e o Jardim Municipal (8 300 m²) – *ex-libris* do centro da cidade. A limitar a baixa da cidade foram construídos, mais recentemente, no núcleo histórico, o Jardim do Campo de Almirante Reis no local onde existiu, durante largos anos, um campo de futebol – Campo de D. Carlos I, e a norte, o Jardim de Santa Luzia onde se localizava, anteriormente, a Fábrica do Torreão, de fabrico de açúcar extraído da cana-de-açúcar.

Cidades de Câmara de Lobos, Santa Cruz e Machico

Das quatro cidades incluídas na Aglomeração Metropolitana para além do Funchal, três delas têm características semelhantes, dentro da sua diversidade: Câmara de Lobos, Machico e Santa Cruz. Foram elevadas à categoria de cidade em Agosto de 1996 e apresentam um núcleo central compacto que vai ficando cada vez mais disperso à medida que a distância ao centro aumenta. Para além destas características, todas têm monumentos e acidentes naturais que lhes dão identidade própria.

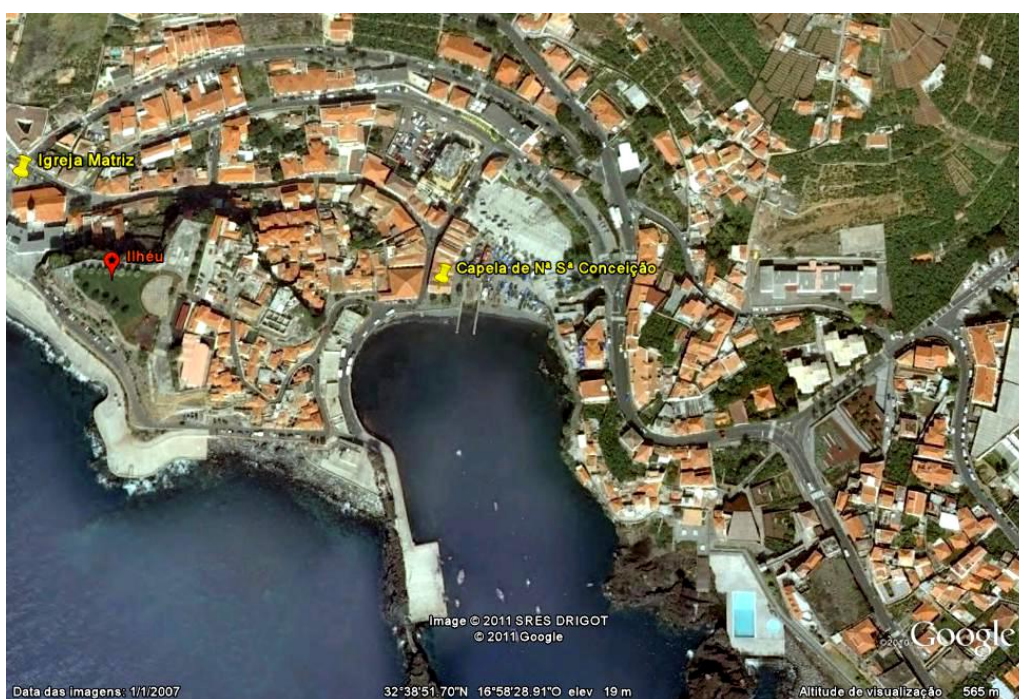


Figura 13 – Centro da Cidade de Câmara de Lobos.

A principal marca da cidade de Câmara de Lobos é dada pelo conjunto da sua pequena enseada, de forma alongada, que abriga os barcos de pesca, e pelo promontório situado a oeste daquela, denominada por Ilhéu (fig. 13). A cidade estruturou-se a partir destes dois acidentes naturais. A Capela de Nossa Senhora da Conceição, construída junto à enseada, lugar de devoção dos pescadores e a Igreja Matriz – Igreja de São Sebastião, orago do concelho - localizada na base do promontório, evidenciam o carácter religioso da população residente.

A ligar estes dois monumentos há a rua principal – Rua de São João de Deus - a mais antiga, que circunda o promontório pelo lado norte. Acompanhando as curvas de nível, foram construídas duas outras estradas, abaixo da Estrada Regional (figura 13).

Na cidade de Machico, uma pequena baía e o vale alargado por onde corre a Ribeira de Machico são a marca indiscutível desta cidade (figura 14). O Forte de Nossa Senhora do Amparo, a Alameda, ladeada de plátanos e as ruas estreitas que a ligam ao Largo que integra a Igreja Matriz, tornou este lugar numa zona de preferência para os visitantes.

A Igreja Matriz, que data dos finais do século XV, dedicada a Nossa Senhora da Conceição, a capela de São Roque, no extremo sul da baía, construída em 1739, o Forte de Nossa Senhora do Amparo construído em 1706, com o fim de defender os habitantes dos corsários, e a Capela do Senhor dos Milagres, são os monumentos mais emblemáticos desta cidade. A primitiva capela, onde foi levantada a Igreja Matriz, considerado monumento nacional, denominava-se de Capela de Cristo e foi o primeiro templo a ser construído na Ilha¹⁰.

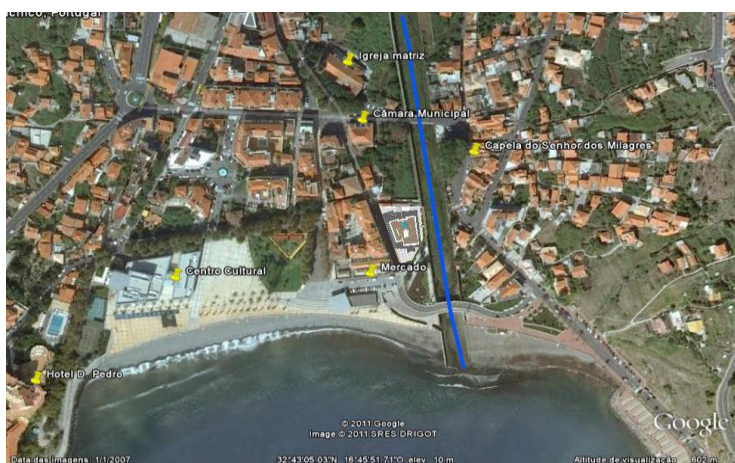


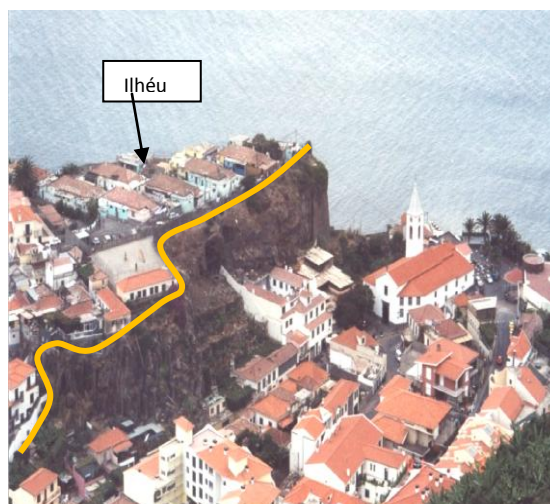
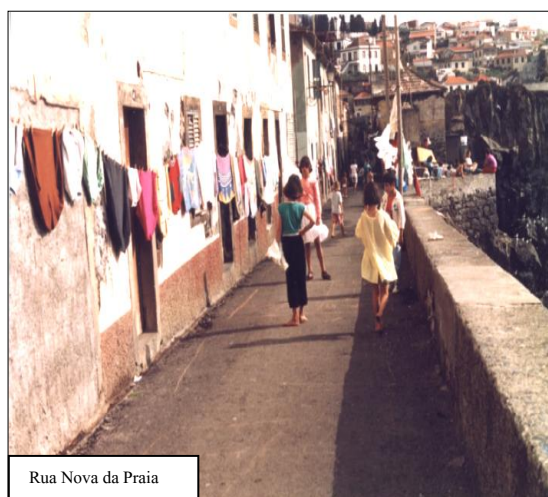
Figura 14 - Centro da cidade de Machico.
Fonte: Google, 12 de Fevereiro de 2011.

¹⁰ Elucidário de Machico, 2ª edição, 1981, p. 77



Figura 15 - Cidade de Santa Cruz
Fonte: Google, 12 de Fevereiro de 2011.

Em Santa Cruz, a Igreja Matriz, mandada construir em 1533, com traços góticos manuelinos, é o monumento que mais se destaca e que marca o centro histórico da cidade. Os edifícios onde se situam o Tribunal e a Câmara Municipal, localizados nas proximidades da Igreja Matriz, os jardins e as ruas estreitas dão a esta pequena cidade características muito próprias (figura 15).



Fotografias 2 e 3 – Lugares habitados pelas famílias de pescadores, em Câmara de Lobos, antes da renovação urbana (fotografias tiradas em 1986).

Tanto Câmara de Lobos como Machico eram vilas onde a actividade piscatória tinha um grande peso. Os pescadores viviam em áreas restritas, próximo ao litoral. Em Câmara de Lobos concentravam-se no Ilhéu e na Rua Nova da Praia (fotografia 2 e 3),

enquanto em Machico viviam na Banda de Além, na margem esquerda da Ribeira de Machico. Havia, assim, uma separação nítida entre os lugares habitados pelos pescadores e aqueles onde viviam as famílias de agricultores e comerciantes.

A Rua Nova da Praia era uma das ruas mais degradadas da Vila de Câmara de Lobos. As famílias que aqui viviam e que foram deslocadas para bairros sociais, pertenciam à classe piscatória, tinham grande número de filhos que conviviam nas ruas de todo o centro histórico como se estas fossem a continuidade das suas casas. Estas, regra geral, para além da família principal, abrigavam os filhos que iam casando e que aí ficavam à espera de uma oportunidade, que nunca chegava, de alugarem uma casa, porque os prédios de apartamentos só mais tarde começaram a ser construídos e o aluguer das casas unifamiliares era muito elevado para o nível económico destes novos casais. O mesmo se passava com a população piscatória que habitava no Ilhéu (fotografia 3) em condições de higiene e sociais muito precárias, e que também foi deslocada, a maior parte dela, para bairros sociais situados nos limites da cidade, tendo o centro histórico ficado com áreas disponíveis para o lazer e turismo.

Na cidade de Machico, a ribeira divide a cidade em duas partes que eram económica e socialmente diferentes: no lado oriental, a Banda de Além, onde se encontra a Capela do Senhor dos Milagres, era a localidade onde vivia a maior parte das pessoas que se dedicava à pesca (Silva e Menezes, 1984, p. 122), como já foi referido, constituindo um dos mais importantes centros piscatórios do arquipélago, enquanto na parte ocidental da Ribeira, a Igreja Matriz, o edifício da Câmara Municipal e o Mercado, associado ao Hotel D. Pedro, ao Forte de Nossa Senhora do Amparo e a Alameda davam a este lugar maior importância social. O aqueduto, localizado junto à antiga fábrica de moagem de cana-de-açúcar, apesar de estar degradado, é de referenciar devido à importância económica que teve para a população que aqui residia. As casas das famílias com nível económico e social mais elevado contrastavam com as habitações humildes dos pescadores, existentes na Banda de Além, associadas a um comércio de primeira necessidade, nomeadamente, mercearias, tabernas e bares.

Recentemente, o centro histórico destas cidades tem sofrido obras de renovação e reabilitação urbana o que lhes conferiu uma nova atractividade.



Fotografia 4 – Reabilitação da Rua Nova Praia
Câmara de Lobos (ano de 2010).



Fotografia 5 – Reabilitação do Ilhéu – Câmara de Lobos
(ano de 2010)

Em Câmara de Lobos, a construção da *promenade* junto ao litoral (fotografia 4), deitando abaixo as construções degradadas, a reabilitação do Ilhéu (fotografia 5), com a criação de um espaço verde de convívio para os residentes e para os muitos turistas que por aqui passam, a renovação da Praça da Autonomia, a revitalização da baía de Câmara de Lobos e a grande aposta na limpeza, tornaram esta cidade num centro de atracção turística, criando novas oportunidades de emprego para os jovens que aqui residem e que querem trabalhar.

Em Santa Cruz, a renovação urbana do litoral evidencia-se na construção de um pequeno porto, uma marina e a *promenade*, onde foram construídas esplanadas, bares e restaurantes e que dá acesso a um novo hotel. O complexo Aquaparque, construído no vale da Ribeira da Boaventura, faz atrair a esta cidade, na época de Verão muita população madeirense.

A cidade de Machico ganhou maior atractividade com a retirada do campo de futebol do centro histórico e com a construção do Centro Cultural naquele lugar, em sua substituição (fotografia 6). A *promenade*, que circunda toda a baía, desde o Hotel

D. Pedro até ao porto, os cafés e restaurantes que foram criados ou que sofreram renovação e a retirada de circulação de viaturas de toda a área centro litoral, permitiu a criação de um maior espaço de lazer e faz atrair a esta cidade grande número de visitantes.



Fotografia 6 – Reabilitação do centro histórico de Machico (ano de 2009).

A nível demográfico, não há semelhanças entre estas três cidades (tabela 1). Câmara de Lobos é a que tem menor área e maior número de população, factos que se reflectem na densidade populacional mais elevada. Esta cidade está a exercer, nesta fase, uma força centrípeta sobre a área envolvente, estendendo o seu raio de influência residencial às freguesias limítrofes do concelho do Funchal. Santa Cruz, tem o dobro da área e menos de metade da população de Câmara de Lobos, apesar de ser uma das cidades porta da Região, onde está localizado o aeroporto.

Cidades da Aglomeração urbana	Área (Km2)	Nº de residentes (2002)	Densidade populacional (Hab/Km2)
Câmara de Lobos	3,19	13625	4271,2
Machico	5,67	10 894	1921,0
Santa Cruz	6,72	5 673	844,2

Tabela 1 - Características demográficas das cidades de Câmara de Lobos, Machico e Santa Cruz.

Fonte: Atlas das Cidades (ano 2002)

Devido à proximidade do Funchal, a cidade de Câmara de Lobos tem tendência a expandir-se a partir do centro histórico, tanto para noroeste, ao longo da estrada que ladeia as Ribeiras do Vigário e da Caixa, denominada por Nova Cidade, estendendo-se até à Ponte dos Frades (sítios das Preces, do Carmo e da Ribeira da Alforra), como para nordeste, ao longo da margem direita da Ribeira dos Socorridos e que engloba os sítios da Palmeira, Torre, Pé do Pico e Saraiva.

O litoral ocidental, marcado por arribas, é um obstáculo à expansão da cidade na orla litoral.

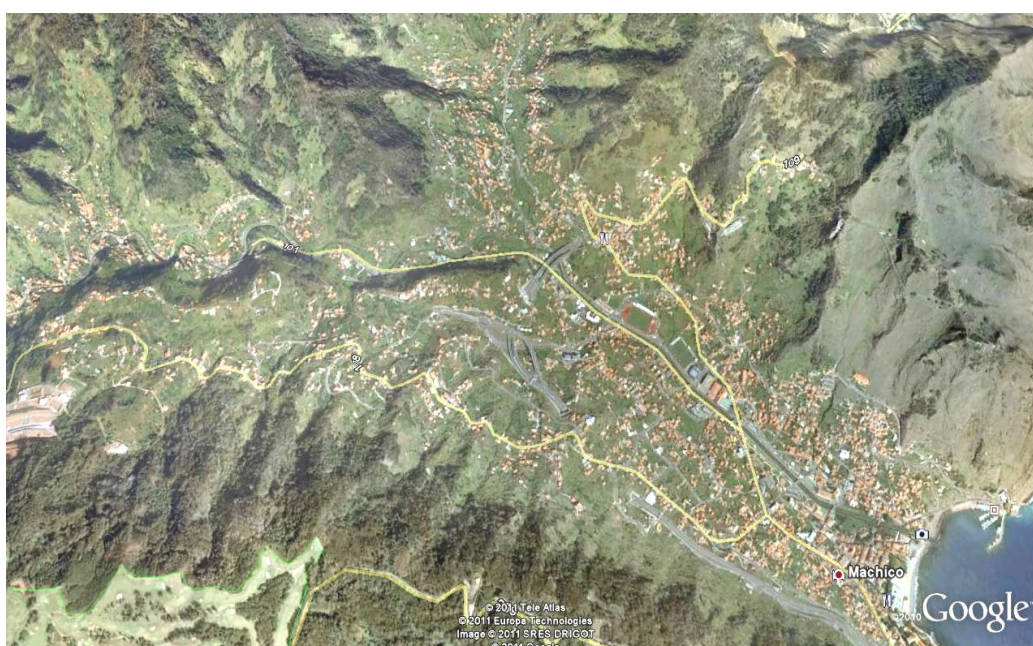


Figura 16 - Expansão urbana ao longo do vale de Machico.

A expansão da cidade de Machico também foi condicionada pela sua orografia. Em termos morfológicos, o litoral e a ribeira foram os elementos estruturantes no desenvolvimento e crescimento de Machico.

O vale alargado da Ribeira de Machico, com vertentes de declive médio, permitiu que a cidade crescesse para norte, acompanhando o leito da ribeira, subindo as encostas, tanto para leste como para oeste, chegando à Ribeira Seca e aos Maroços, já próximo da Cordilheira Central (figura 16).

A construção do Complexo Turístico Matur no ano de 1971, na freguesia da Água de Pena, na periferia da cidade, e a construção do Hotel D. Pedro em 1972,

deram início ao desenvolvimento turístico de Machico na década de setenta, travado mais tarde pela ampliação do aeroporto e pela implosão do hotel que aqui existia e que foi a principal causa da degradação desta área. Actualmente, está projectada a renovação deste espaço, o que constituirá uma mais-valia para Machico e a possibilidade da expansão da cidade para oeste em direcção à freguesia de Água de Pena.

A cidade de Santa Cruz está limitada a Este pelo aeroporto e a oeste e norte pela via rápida, restando-lhe pouco espaço para se expandir a não ser para norte, ao longo das lombas que rodeiam o vale da Ribeira de Santa Cruz (fotografia 7).



Fotografia 7 - Cidade de Santa Cruz (ano de 2010).

Devido à restrição de espaço, encravada entre a Ribeira da Boaventura e o aeroporto, esta urbe viu-se preterida na expansão imobiliária pela freguesia do Caniço, mais próxima do Funchal.

Quanto à morfologia destas cidades, há alguma semelhança entre o núcleo central de Machico e o de Santa Cruz. As matrizes são irregulares, mas com uma certa organização rectangular no núcleo central, com ruas estreitas, muitas das quais fechadas ao trânsito automóvel e onde predomina o pequeno comércio no rés-do-chão dos edifícios residenciais. Para norte da Igreja Matriz de Machico, na Banda de

Além e na parte ocidental do centro histórico a malha é livre, com um crescimento não planeado, em que as ruas foram construídas em função da localização das casas que, por sua vez, vão ocupando espaços vazios que surgem isolados no espaço urbano. O mesmo aconteceu com os arredores da cidade de Santa Cruz: a expansão urbana é difusa, não planeada.

Quanto a Câmara de Lobos, apresenta uma matriz linear desenhada ao longo das principais vias de comunicação.

No que se relaciona com a tipologia dos edifícios, na rua principal de Câmara de Lobos, a mais antiga, predominam as vivendas unifamiliares, muitas das quais com função comercial no rés-do-chão, o que evidencia a forma como se foi estruturando o espaço ao longo do tempo. Nas duas ruas paralelas à artéria principal predominam os prédios de apartamentos, também com o rés-do-chão utilizado por comércio e serviços.

Em Machico, no centro da cidade, onde existiam casas degradadas, há uma tendência para a construção de prédios de apartamentos, de quatro e cinco andares, associados à reabilitação urbana. A maior parte destes prédios reserva o rés-do-chão para o comércio, enquanto os pisos superiores são ocupados por alojamentos.

Em Santa Cruz há predominância de casas unifamiliares, havendo poucos prédios de apartamentos.

Em relação à estrutura funcional, em Câmara de Lobos, o comércio a retalho, o mercado, os bancos, centro de saúde, policlínica privada, alguns restaurantes e os principais serviços localizam-se, sobretudo, nas estradas de construção mais recente: a Rua Padre Eduardo Clemente Pereira e a do Dr. João Abel de Freitas. Já o Centro da Cultura, a antiga Biblioteca e duas das três farmácias existentes na freguesia, localizam-se na Rua São João de Deus, via mais antiga. Os restaurantes e bares estão concentrados, muitos deles na Praça da Autonomia e no Largo do Poço.

Actualmente, ao percorrer as ruas e observar a população, lembramos e comparamos a vivência de agora com os tempos recuados de antes do 25 de Abril de 1974. Há uma emergência de novos estilos de vida e de vivência quotidiana, com

valores e padrões de consumo urbanos diferentes, sobretudo por pescadores e suas famílias, que se reflecte na forma de vestir mais cuidada, com mais higiene e nos espaços frequentados, nomeadamente, bares e pastelarias que substituíram a maior parte das tabernas das épocas anteriores.



Fotografia 8 - Largo do Poço – Câmara de Lobos (ano de 2010).

Temos como exemplo, os bares situados no Largo do Poço (fotografia 8), que durante o dia são mais frequentados pela classe piscatória, enquanto a noite é propícia aos visitantes de outras partes da Ilha e turistas que aqui vêm provar uma bebida tradicional – a poncha ou a *nikita*, e que se misturam com a população residente. Já a Praça da Autonomia apresenta, ao longo do dia, um ambiente mais voltado para os turistas, até porque os restaurantes e bares são de classe superior, com boas esplanadas voltadas para o mar.

Nesta cidade, embora muito visitada por turistas, não tem havido investimento na construção de hotéis, talvez devido à sua proximidade da zona turística do Funchal.

Em Machico, o pequeno comércio que se circunscrevia à parte baixa da cidade, está a estender-se para norte da Igreja Matriz, acompanhando o desenvolvimento da área residencial e das novas infra-estruturas, nomeadamente, a construção de novas

estradas, da escola secundária, bombeiros, centro de saúde, pavilhão gimno-desportivo, campo de futebol (fotografia 6).

Em Santa Cruz, todo o movimento de pessoas concentra-se na parte baixa da cidade, onde se localiza a maior parte do pequeno comércio, do tipo tradicional, localizado no rés-do-chão dos edifícios residenciais, o mercado, os bares e restaurantes. No centro histórico não há lojas de comércio do tipo *franchising*. Estas só surgem no centro comercial que se situa junto à Estrada Municipal.

A construção do aeroporto não trouxe grandes benefícios, em termos de desenvolvimento do turismo. Todo o movimento é feito entre o aeroporto e o Funchal, através da Via Rápida, havendo, neste caso, o “efeito de túnel”. As vantagens, segundo o Presidente da Câmara deste concelho, são sentidas ao nível da restauração e dos *snack*-bares que servem, não os turistas que chegam, mas muitos dos funcionários que trabalham no aeroporto e a própria população local, no serviço de táxis e no pagamento de taxas, sem descurar os postos de trabalho que foram criados com a inauguração daquela infra-estrutura. A construção de um novo hotel de cinco estrelas, no centro desta cidade, tem atraído estrangeiros que preferem ficar alojados mais próximo do aeroporto, considerando a acessibilidade e longe do bulício da capital da Região.

Comparando a qualidade e quantidade de comércio destas três cidades, Machico apresenta maior quantidade de lojas, muitas delas do tipo *franchising*, enquanto as outras duas cidades continuam a ter um comércio muito tradicional, menos diversificado, com poucas lojas de pronto-a-vestir.

Canico – dormitório da cidade do Funchal

A cidade do Caniço, embora pertencente à Aglomeração Metropolitana tem características diferentes das mencionadas anteriormente. Cidade mais recente da Região Autónoma da Madeira, foi elevada a esta categoria a 9 de Junho de 2005. Tem 12 Km² de área e 23 361 habitantes (censos de 2011 – dados preliminares), o que

equivale a uma densidade populacional de 1946,7 habitantes por quilómetro quadrado.

Situada a Leste do Funchal, com boa exposição à radiação solar e existência de áreas aplanadas, tornou-se numa área atractiva para as famílias que trabalham no Funchal mas que, devido aos altos preços do imobiliário e à falta de espaço não têm possibilidade de aí residirem.

Devido à proximidade do Funchal e à sucessiva expansão imobiliária a preços módicos, há uma tendência para o seu crescimento, tendo-se tornado dormitório daquela cidade. É considerada o segundo maior pólo de desenvolvimento turístico, depois do Funchal, sendo também um dos maiores centros de concentração de indústria e comércio regionais¹¹.

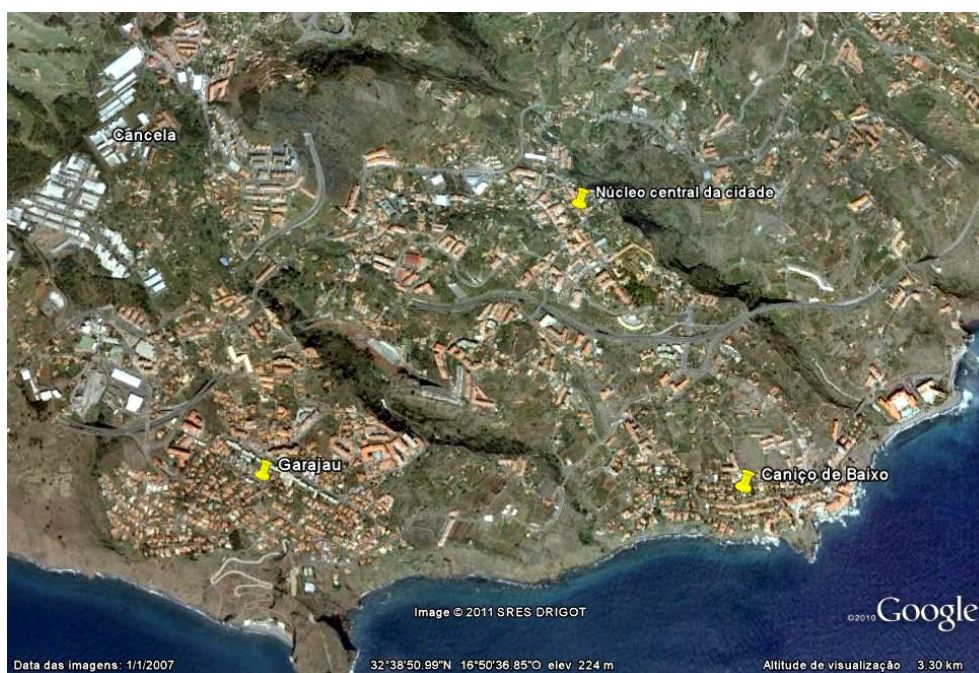


Figura 17 - Cidade do Caniço com várias centralidades.

O seu crescimento, embora recente, originou novas centralidades, nomeadamente o Garajau, o Caniço de Baixo e a Canceleda (fig. 17), sendo este último um pólo de desenvolvimento industrial e empresarial.

¹¹ Decreto Legislativo Regional nº 8/2005/M

No **Garajau** há um grande índice de construção residencial, com novos loteamentos a invadirem áreas agrícolas e baldios para fins de construção de edifícios de apartamentos de vários andares, nos lugares localizados acima da estrada municipal e de casas unifamiliares nos locais mais próximos da arriba, segundo uma estrutura planeada. A tipologia dos edifícios é variada, muitos deles com piscina, o que indica um nível económico mais elevado dos seus proprietários.

Associada à expansão da área residencial, surgiram unidades comerciais de todos os níveis, desde os supermercados às lojas de vinhos, imobiliária, rent-a-car e lojas de produtos para animais, embora em número reduzido.

No **Canico de Baixo**, área solarenga, turística por excelência, que compete com as que se situam nos arredores do centro da cidade do Funchal, na Estrada Monumental, foram construídos vários hotéis, lado a lado com casas unifamiliares, com jardins, algumas delas com piscina. Numa primeira fase, estas residências foram ocupadas, predominantemente, por estrangeiros, muitos já reformados. Ao mesmo tempo foram abertos vários restaurantes e *snack*-bares, em resposta ao desenvolvimento do turismo.

Posteriormente, a construção de prédios de apartamentos com grande volumetria, o elevado índice de construção e as casas em banda têm descaracterizado este lugar. A pressão urbanística tem sido muito grande o que é justificável devido aos preços dos apartamentos serem mais acessíveis que no Funchal e à sua proximidade daquela cidade, onde a maior parte dos residentes do Canico trabalha.

No Canico de Baixo, a existência de um pequeno porto na localidade dos Reis Magos, hoje aproveitado como zona balnear, onde se localizava, até há relativamente pouco tempo, antigos armazéns e casas degradadas à volta, são testemunho da sua importância na época em que todo o transporte de pessoas e de mercadoria era feito por mar - transporte de cabotagem.

Na **Cancela**, localizada a noroeste do centro do Canico, foi construído um Parque Industrial e Empresarial, com mais de trinta e cinco unidades, o maior da

região, que dá emprego a muita população que reside não só neste concelho como também no Funchal, Câmara de Lobos e Machico.

Como cidade recente, o **núcleo central** só se evidencia pela localização da Igreja Matriz e de um pequeno Largo construído em frente daquela. À volta foram sendo construídos prédios de apartamentos, com o rés-do-chão aproveitado para lojas e centros comerciais, o que tem descaracterizado esta zona. Segundo o edil do concelho de Santa Cruz, uma das prioridades para esta cidade, considerando o *boom* imobiliário, será a remoção do cemitério da parte nobre do centro da cidade, sendo este local aproveitado para jardins e espaços de lazer que sirvam a população local e visitantes.

Os novos arruamentos que foram sendo construídos, sobretudo no Caniço de Baixo e no núcleo central, servem de acesso a prédios de apartamentos que vão invadindo os espaços verdes e agrícolas que aí existiam, muitos deles de grande volumetria, sem grande qualidade de construção e por isso a preços módicos. Não há muita preocupação em seguir um planeamento ordenado. Tudo é feito em função da grande procura de espaços para construção imobiliária.

A criação de centros comerciais, clínicas privadas e a abertura de um maior número de bares e de restaurantes é sinónimo da procura da população por esta cidade, quer residente, quer de passagem e tem permitido, ao longo do tempo, uma maior autonomia da cidade do Caniço, competindo, em termos demográficos e de comércio, com a de Santa Cruz.

1.2. Santana - Uma pequena cidade em meio rural

A Vila de Santana foi elevada à categoria de cidade através do Decreto legislativo Regional nº 14/2000/M, de 6 de Julho. Sede do concelho com o mesmo nome, é a única cidade localizada na encosta norte da Ilha.

A cidade de Santana tem uma área de 2,5 Km² e uma população residente de 1336 habitantes, o que lhe dá uma densidade populacional de 534,4 habitantes por quilómetro quadrado.

Nesta cidade não há um centro, propriamente dito, compacto. Não há uma praça ao redor da Igreja Matriz. A Câmara Municipal, a farmácia e algum comércio localizam-se junto à Estrada Regional (figura 18). Está projectado, segundo informação do edil deste concelho, a construção de uma praça e de uma avenida que irá ligar a Igreja Matriz à Câmara Municipal, criando-se, assim um centro, a partir do qual ir-se-ão concentrando o comércio e as residências a médio prazo.



Figura 18 – Centro da Cidade de Santana.

As casas unifamiliares formando um cordão contínuo ao longo da rua principal, durante muito tempo, porta de entrada para a antiga Vila, hoje cidade, algumas casas cobertas de colmo, vestígios de outras épocas de maior carência económica, dão a este lugar características ímpares, em que há uma mistura do rural e do urbano, com predominância do primeiro. É uma cidade totalmente dispersa (figura 18).

A paisagem natural, constituída pela floresta laurissilva, associada à orografia desta região, caracterizada por um planalto situado a cerca de 420 metros de altitude (fotografia 9), onde se localiza a cidade de Santana, tornam este lugar atractivo aos turistas e residentes, sendo, por isso, o turismo e a agricultura as duas vertentes de desenvolvimento deste concelho.



Fotografia nº 9 – Cidade de Santana em 2º plano (2010).

O litoral em forma de arriba (fig. 19) torna a cidade de Santana praticamente inacessível ao mar. Só através do teleférico da Rocha do Navio ou de veredas bastante íngremes, é possível o acesso ao mar e a uma pequena fajã ocupada com culturas agrícolas.

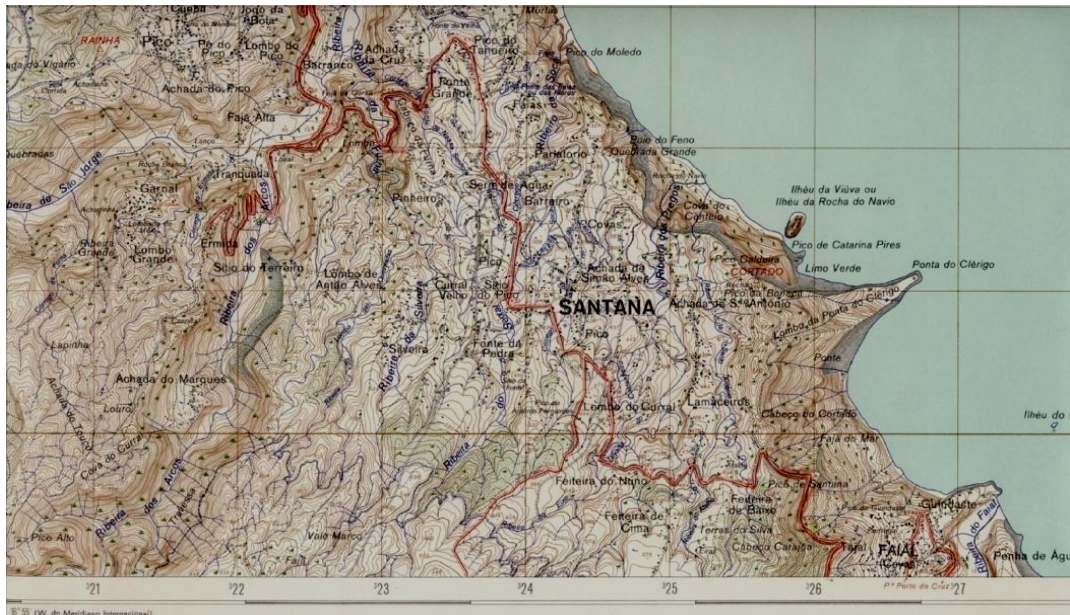


Figura 19 – Concelho de Santana.
Fonte: Serviços Cartográficos do Exército (1965).

As características físicas únicas e a chegada da Via Expresso a Santana têm contribuído para o desenvolvimento do turismo e para a edificação de segundas residências, o que aliado à construção de um parque temático, de alguns hotéis e restaurantes de qualidade têm feito atrair a esta cidade maior número de visitantes.

A existência de uma escola secundária onde funcionam cursos profissionais, para além dos cursos normais, e de um comércio que cresce lentamente, em função do turismo e da população que sazonalmente, ou aos fins-de-semana, vem descansar para as suas casas de uso secundário, é uma forma de tentar fixar a população jovem a este lugar.

1.3. Vila Baleira – turismo e crescimento urbano

A Vila Baleira passou à categoria de cidade através do Decreto Legislativo Regional nº 18/96/M de 6 de Agosto. É a única cidade existente na Ilha do Porto Santo (figura 20).



Figura 20 - Ilha do Porto Santo.

Localizada a nordeste da Ilha da Madeira, com uma área de 14,23 Km² e uma população residente de 1252 habitantes, tem uma densidade populacional de 298,8 habitantes por quilómetro quadrado.

É de referir que a população total desta Ilha era de 4474 habitantes (censo de 2001), e a área de 42,6 km², o que demonstra que mais de um terço dos habitantes vivia na cidade no início do século XXI apesar da sua pequena área. Os dados preliminares do censo de 2011 apontam para um acréscimo populacional nesta ilha de 23%, o que pressupõe um aumento do número de residentes na cidade de Vila Baleira.

O cais, a rua que lhe dá continuidade – Rua Infante D. Henrique - o Largo do Pelourinho, que se prolonga actualmente até ao Largo onde se situa o Centro Cultural e a Câmara Municipal, a Igreja Matriz e as Finanças marcam o centro desta cidade (fotografia 10).



Fotografia 10 - Centro da cidade do Porto Santo (2010)

O Ribeiro do Tanque, que corre na direcção norte/sul, divide a cidade, prevalecendo o comércio tradicional na parte oriental, ao longo da Rua Gonçalves Zarco, a rua principal de comércio e das mais antigas, onde se situa a padaria, única existente na Ilha, bares, restaurantes e estabelecimentos de comércio (fotografia 11).

Na parte ocidental desta ribeira localiza-se a maior parte das lojas de comércio mais recente, muitas delas do tipo *franchising*. Estas também se dispersam pela rua paralela à praia.

Com o desenvolvimento do turismo e maior procura de alojamentos de uso secundário, foram construídos prédios de apartamentos, no centro da cidade e casas em banda na periferia, com maior incidência no Campo de Cima e Campo de Baixo.



Fotografia 11 - Rua Gonçalves Zarco – Porto Santo (ano de 2010).

Os hotéis localizam-se ao longo da marginal que liga a cidade à Calheta, abaixo da estrada, procurando os lugares mais próximo da praia, principal produto turístico desta Ilha.

Exceptua-se o Hotel Praia Dourada que se situa no centro, enquanto as casas unifamiliares estão a surgir acima da estrada principal e em sítios anteriormente dominados por residentes, nomeadamente Lapeira, Campo de Cima, Casinhas, Dragoal e Camacha.

A planta do centro da cidade é irregular, com ruas estreitas, na parte antiga, enquanto a área que sofreu renovação urbana apresenta largos e praças para a circulação de peões, tudo já bem planeado.

Tem havido, principalmente a partir da década de noventa do século XX, por parte do Governo e da edilidade da Câmara do Porto Santo e com o apoio de programas europeus, uma grande aposta na criação de infra-estruturas, de uma reabilitação dos edifícios e na renovação do centro da cidade e de toda a frente de mar, tendo em vista um maior desenvolvimento do turismo e o bem-estar da população local.

Através da ajuda financeira dos programas comunitários, nomeadamente o URBCOM, houve a possibilidade de revitalizar o pequeno comércio de bares, restaurantes e vestuário, a maioria dos quais centrados na parte mais antiga da cidade, na Rua Gonçalves Zarco e em redor da Igreja Matriz.

Com o crescimento da cidade para oeste, acompanhando o desenvolvimento do turismo e o *boom* imobiliário, está a surgir uma nova centralidade no Campo de Baixo, com a construção de um pequeno centro comercial próximo da Capela do Espírito Santo e de prédios de apartamentos e de residências unifamiliares e da abertura de bares e de restaurantes. Esta nova centralidade saiu reforçada com a construção do Campo de Golfe, no sopé das vertentes do Pico Ana Ferreira e de três complexos hoteleiros, um deles junto ao campo de golfe e os outros dois junto ao litoral.

Como conclusão podemos referir que neste conjunto de cidades madeirenses Santa Cruz, Santana e Vila Baleira não apresentam os requisitos exigidos pela Lei nº 11/82 de 2 de Junho para a elevação de Vila a cidade no que se refere ao número de eleitores.

Em relação a Santa Cruz, a sua posição estratégica entre Machico e o Funchal (só mais tarde o Caniço foi elevado a cidade), e o facto de o aeroporto ter sido construído nesta cidade, ficando como porta de acesso à Região e de ter mais de metade das infraestruturas exigidas na Lei 11/82 de 2 de Junho, (adaptada à Região através do Decreto Legislativo Regional nº 3/94/M), são razões para a sua elevação a cidade (Decreto Legislativo Regional nº 14/96/M).

Quanto a Santana, a elevação de Vila à categoria de cidade teve como razão subjacente, para além dos fundamentos apontados no Decreto Legislativo Regional nº

14/2000/M de 6 de Junho, o desenvolvimento de toda a encosta norte da ilha, sobretudo porque foi acompanhado da criação de uma nova rede viária e de outras infra-estruturas básicas consideradas essenciais ao aumento da qualidade de vida da população.

A cidade de Vila Baleira, situando-se na pequena ilha do Porto Santo, sofre de dupla insularidade. A criação de todas as infra-estruturas necessárias ao desenvolvimento turístico da ilha, fez com que se considerasse importante para o seu desenvolvimento a sua elevação de vila a cidade.

Observa-se, por conseguinte, que em todos estes casos a passagem a cidade foi encarada como um estímulo ao desenvolvimento urbano, só que os benefícios directos para estes lugares são, por enquanto, diminutos.

2. A Rede Urbana Regional

De acordo com as características da época, a legislação que define o que é urbano tem-se alterado de forma a ajustar-se à realidade.

No recenseamento de 1960 considerou-se como “população urbana” os habitantes das capitais de distrito e localidades que contavam 10 000 ou mais habitantes, definindo assim centros urbanos.

Em 1977, a Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização propôs como áreas urbanas as freguesias que integravam sedes de concelho, as que possuíam mais de 2000 habitantes em 1970 e as que, possuindo entre 1000 e 2000 habitantes, tinham registado um acréscimo populacional superior a 10% na década de 1960 (Salgueiro, 2005 a), p. 186).

Gaspar (1987, p. 6) definiu, com mais pormenor, os concelhos que podem ser apontadas de urbanos, como aqueles que reuniam pelo menos uma das seguintes condições:

- Ter um centro urbano (capital de distrito ou aglomeração com mais de dez mil habitantes);

- Ter uma densidade populacional superior a 100 habitantes/Km² e menos de 20% da população activa na agricultura.

Já a Deliberação nº 488/98 de 3 de Julho aprovou a tipologia de áreas urbanas, dividindo-as em Áreas predominantemente Urbanas (APU), Áreas Medianamente Urbanas (AMU) e Áreas Predominantemente Rurais (APR). Considerou como freguesias urbanas as que possuíam uma densidade populacional superior a 500 hab/Km², ou que integravam um lugar com uma população residente superior ou igual a 5000 habitantes, ou que fossem sede de concelho. Freguesias Medianamente Urbanas, as que possuíam uma densidade populacional superior a 100 hab/Km² e inferior ou igual a 500 hab/Km², ou que integravam um lugar com população residente superior ou igual a 2000 habitantes e inferior a 5000 habitantes. Freguesias Rurais eram as restantes. As Áreas Predominantemente Urbanas integram as freguesias urbanas, as freguesias semi-urbanas contíguas às freguesias urbanas, incluídas na área urbana, segundo orientações e critérios de funcionalidade/planeamento, as freguesias semi-urbanas constituindo por si só áreas predominantemente urbanas, segundo orientações e critérios de funcionalidade/planeamento, e ainda as freguesias sedes de concelho, com população residente superior a 5000 habitantes.

Em 2004, a metodologia de delimitação de centros urbanos seguida pelo INE sofre, de novo, alterações. Teve subjacente a ideia de se constituir um espaço contíguo, com determinados níveis de concentração populacional e onde as características de centralidade e de coesão existiam, respeitando os limites concelhios.

Seguindo os critérios definidos pelo estudo feito pelo INE¹² (adaptados à realidade madeirense), considerámos, neste estudo, como centros urbanos os constituídos por freguesias que preencham um dos seguintes critérios:

¹² Programa Operacional Plurifundo (2004, p. 11 e 12).

1. Densidade populacional superior a 500 hab/Km² e, simultaneamente, integrar um total de população residente igual ou superior a 5000 habitantes;
2. Ser sede de concelho.
3. As freguesias semi-urbanas contíguas às freguesias urbanas incluídas na Aglomeração Metropolitana.

As freguesias foram as unidades de análise consideradas, atendendo que o levantamento dos dados efectuados pelo INE é feito ao nível da freguesia ou do Concelho.

De acordo com os critérios definidos pela edilidade funchalense, no concelho do Funchal, todas as freguesias são consideradas urbanas, embora o Monte não preencha os requisitos acima exigidos (fig. 21).

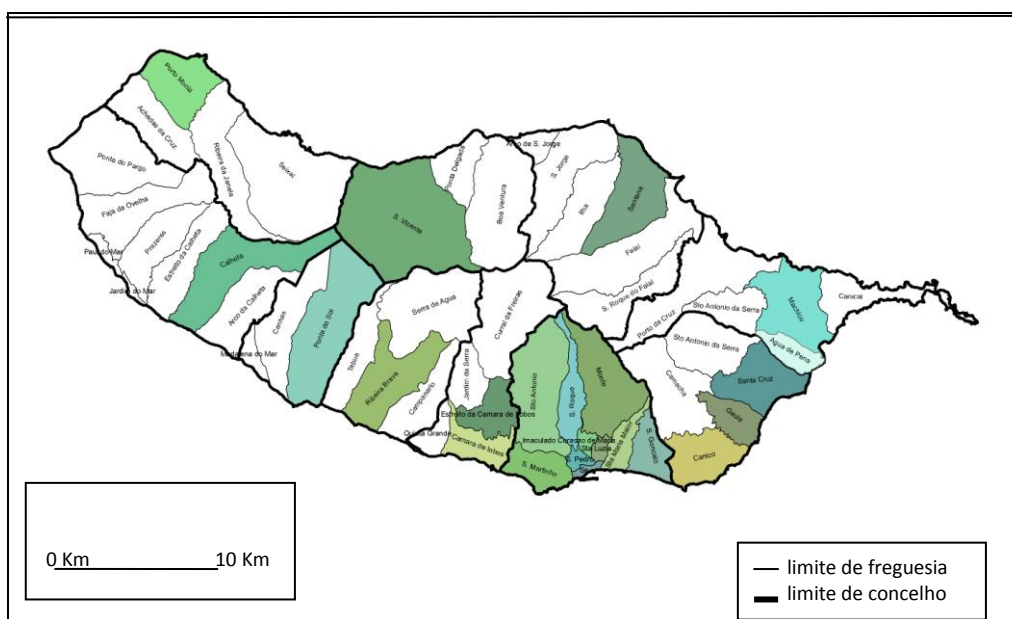


Figura 21 – Freguesias urbanas da ilha da Madeira, estando as freguesias urbanas representadas a cor.

A maioria dos concelhos integra apenas uma freguesia urbana, com excepção do Funchal que detém dez, Santa Cruz, três e Câmara de Lobos e Machico duas (tabela

2). No total, são 24 as freguesias urbanas, segundo os critérios anteriormente definidos.

Neste conjunto (figura 21), estão incluídas as freguesias de Gaula e de Água de Pena, por ficarem entre espaços urbanos, embora não preencham os requisitos de classificação.

As freguesias urbanas localizadas na **encosta sul da Ilha da Madeira, entre Câmara de Lobos e Machico**, concentram na totalidade 82,3% da população urbana da RAM e 62,8 % da população total da região (tabela 2).

Concelhos	freguesias urbanas	Área (Km ²)	Pop. Residente (2011)	Densidade populacional (Hab/Km ²)	Concelhos	freguesias urbanas	Área (Km ²)	Pop. Residente (2011)	Densidade populacional (Hab/Km ²)
					Funchal	São Pedro	1,67	7288	4364,1
						Sé	0,91	2664	2927,5
						Santa Luzia	1,34	5875	4384,3
						Sta. M. Maior	5,59	13387	2394,8
						I. C. Maria	1,08	6226	5764,8
						Monte	18,70	6696	358,0
						S. Martinho	8,20	26464	3227,3
						São Roque	9,22	9412	1020,8
						Sto. António	22,21	27437	1235,3
						S. Gonçalo	6,79	6566	967,0
						Total de população do concelho do Funchal - 112 015 habitantes			
						% residentes no Funchal em relação ao total – 41,8 %			
						Total de população da encosta sul oriental (da freguesia de Câmara de Lobos até Machico) – 178 301 habitantes			
						% população da encosta sul oriental (da freguesia de Câmara de Lobos até Machico), em relação ao total – 66,5 %			
						Total da população da RAM – 267 938 habitantes			
						Densidade populacional – 334,5 hab/Km ²			
						Total da população residente urbana – 216 440 habitantes			
						Taxa de urbanização – 80,8%			
Calheta	Calheta	21,13	3 160	149,5					
Câmara de Lobos	Câmara de Lobos	7,80	17 978	2304,9					
	Est. Câmara Lobos	8,23	10 263	1247,0					
Machico	Machico	17,46	11 249	644,2					
	Água de Pena	5,15	2437	473,2					
Ponta do Sol	Ponta do Sol	27,43	4575	166,7					
Porto Moniz	Porto Moniz	18,52	1667	90,0					
Ribeira Brava	Ribeira Brava	16,65	6585	395,5					
Santa Cruz	Canico	12,69	23361	1840,9					
	Santa Cruz	13,96	7237	518,4					
	Gaula	6,95	4024	579,0					
São Vicente	São Vicente	47,38	3136	66,1					
Santana	Santana	22,9	3271	142,8					
Porto Santo	Porto Santo	42,39	5482	129,3					

Tabela 2 - Características populacionais das freguesias urbanas da RAM (2011).

Fonte: INE (censo de 2011, dados preliminares).

As que estão localizados no **norte da Ilha da Madeira** (São Vicente, Porto Moniz e Santana) concentram somente 3,1% da população total da Região e 3,7 % da população urbana.

Já na **parte sul ocidental**, as freguesias urbanas aí localizadas (Calheta, Ponta do Sol e Ribeira Brava e Estreito de Câmara de Lobos) detêm 9,1% do total da população da Região e 11,3% da população urbana.

Considerando somente a população que vive nas freguesias que englobam as cidades, o total é de 180 593 habitantes, o que equivale a cerca de 67,4% da população madeirense.

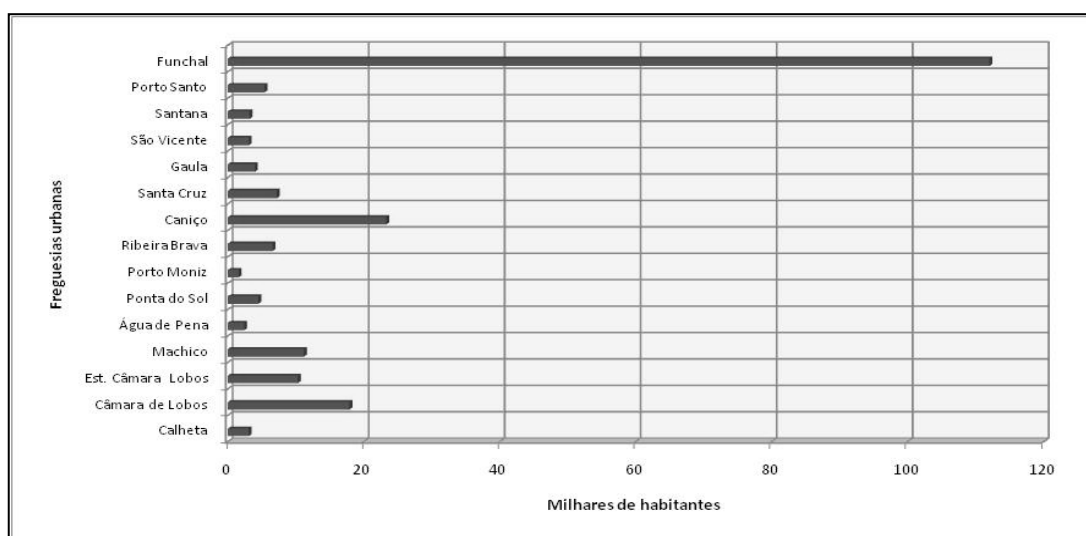


Gráfico 1 – População residente nas freguesias urbanas (censo de 2011).

Fonte: INE, Censo de 2011 (dados preliminares).

No concelho do Funchal, as freguesias apresentam disparidades na distribuição da população, cujo factor principal está relacionado com a sua localização. As periféricas ao núcleo central (Monte, São Roque, São Gonçalo, São Martinho, Santo António e Imaculado Coração de Maria), detêm 73,9 % da população do concelho do Funchal, concentrando-se, a maior parte dela em São Martinho e Santo António (48,1 %), enquanto o centro da cidade composto por São Pedro, Sé, Santa Maria Maior e Santa Luzia, detém somente 26,1 % da população deste núcleo urbano, do qual sobressai Santa Maria Maior com mais de 13 000 habitantes, enquanto a Sé apresenta o valor mínimo, com 2664 habitantes (2,3 %) (gráfico 2).

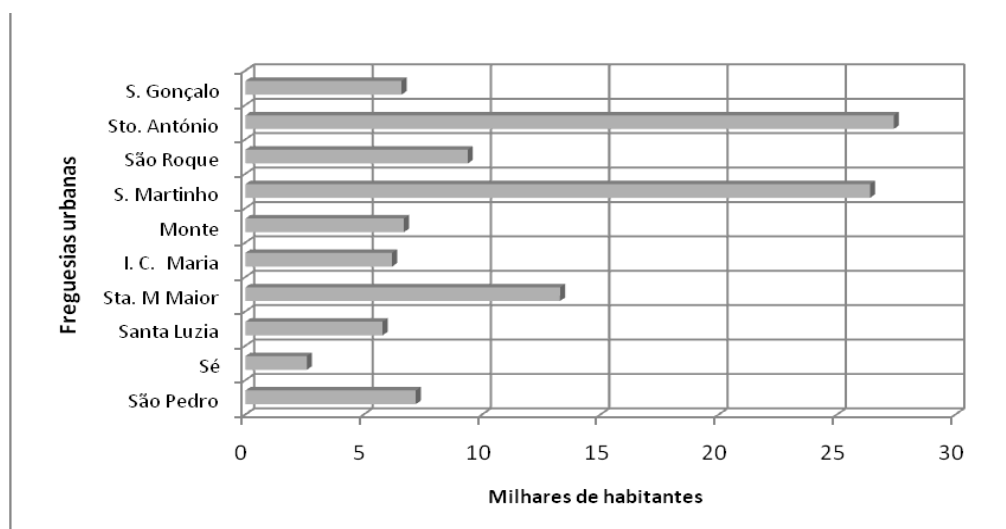


Gráfico 2 – Distribuição da população - freguesias urbanas do concelho do Funchal (2011).
Fonte: INE - Censo 2011 (dados preliminares).

Quanto à densidade populacional, todas as freguesias urbanas localizadas no norte da ilha registam valores inferiores aos restantes centros, variando entre 66,1 hab/Km² e 142,8 hab/Km², enquanto a encosta sul ocidental, desde o Estreito de Câmara de Lobos até à Calheta, apresentam números mais elevados (entre 149,5 hab/Km² e 395,5 hab/Km²). Já as que estão situadas na encosta sul oriental, de Câmara de Lobos até Machico, têm uma densidade superior a 400 hab./Km², com destaque para Câmara de Lobos e as do centro da capital com valores superiores a 2000 hab./Km². A freguesia do Imaculado Coração de Maria é a que apresenta um valor mais elevado (5764,8 hab/Km²).

O grau de concentração da população no Município do Funchal, estudado através do Índice de Gini¹³, permite-nos observar a forma de distribuição da população nas freguesias deste concelho (tabela 3).

¹³ **Índice de Gini (IG)**, segundo a fórmula proposta por Robinson (2000):

$$IG = \left(\frac{1}{2} \sum_{j=1}^{J=n} |x_j - y_j| \right) \times 100$$

em que x_j corresponde ao rácio entre a população residente de cada freguesia e a população residente total do município e y_j corresponde ao rácio entre a área de cada freguesia e a área total do município. O Índice de Gini permite interpretar em que medida se concentra a população residente nas freguesias no contexto do respectivo município, tendo em conta as respectivas áreas. Varia entre 0 e 100, sendo que os valores próximos do zero representam uma distribuição equitativa da população relativamente à área, enquanto valores próximo do 100 identificam situações onde a população residente se encontra fortemente concentrada no espaço (INE, 2007).

Freguesias	Índice de Gini
São Pedro	2,1
Sé	0,5
Santa Luzia	1,7
Santa Maria Maior	2,3
Imaculado Coração de Maria	2,1
Monte	9,3
São Martinho	6,4
São Roque	1,8
Santo António	2,4
São Gonçalo	1,5

Tabela 3 – Grau de concentração populacional nas freguesias do Funchal (2011), medido através do Índice de Gini.

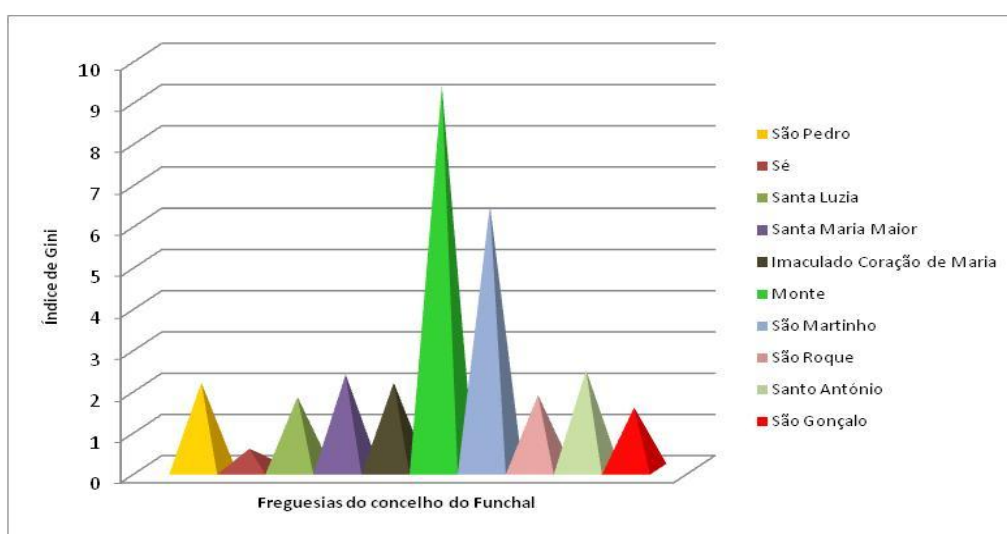


Gráfico 3 - Índice de Gini aplicado às freguesias do concelho do Funchal.

Considerando que o índice 100 corresponde a uma grande concentração e o zero a uma distribuição equitativa, a conclusão a que chegamos é que a população no centro do Funchal tem uma distribuição equitativa, sendo a Sé a que apresenta uma distribuição mais homogénea; é a freguesia com área mais reduzida e com menos população. São Roque e São Gonçalo apesar de terem maior área, apresentam valores relativos ao Índice de Gini igual ou próximos à unidade: a população dispersa-se ao longo das vertentes, de forma mais ou menos homogénea. O Monte, pelo contrário, devido à sua maior superfície, parte dela a altitudes superiores a 800 metros, o que significa que há lugares mais frios, menos soalheiros e muitos terrenos ocupados por floresta, tem o maior grau de concentração de população das freguesias do Funchal (9,3). Esta concentra-se nos lugares de menor altitude.

O valor elevado apresentado por São Martinho também se justifica pela elevada concentração populacional ao longo da Estrada Monumental e nos arredores da igreja de São Martinho, nomeadamente no sítio da Nazaré e nos Barreiros.

Concelhos	Freguesias Urbanas	Nº de famílias (2011)	Número de família segundo o número de elementos (2001)			Nº de Alojamentos Familiares (2011)	Índice Alojamento / nºfamílias (2011)
			Com 1	2-4	> 4		
Calheta	Calheta	1175	224	513	328	1915	1,62
Câmara de Lobos	Câmara de Lobos	5101	310	1584	2309	6211	1,21
	Estreito C- Lobos	3070	240	1067	1407	3976	1,29
Machico	Machico	3772	336	1386	1635	5003	1,32
P. Sol	Ponta do Sol	1647	295	561	516	2418	1,46
P. Moniz	Porto Moniz	659	151	293	171	1105	1,67
R. Brava	Ribeira Brava	2314	320	821	716	3532	1,53
Santa Cruz	Canico	8478	440	1996	1256	11486	1,35
	Santa Cruz	2491	240	788	772	3573	1,43
Santana	Santana	1213	219	582	363	1924	1,58
S. Vicente	São Vicente	1203	244	606	343	2064	1,71
P. Santo	Porto Santo	2081	185	482	558	4490	2,15
Funchal	São Pedro	2871	473	1238	850	3858	1,34
	Sé	1222	208	427	164	2201	1,80
	Santa Luzia	2320	485	1083	706	3164	1,36
	S. Maria Maior	4932	652	2161	1612	6376	1,29
	Imac. C. Maria	2388	312	1047	830	3074	1,28
	Monte	2067	193	916	948	2471	1,19
	S. Martinho	10 067	948	3169	2432	13 751	1,36
	São Roque	3146	276	1190	1181	3687	1,17
	S. António	9050	539	2713	2927	10 944	1,21
São Gonçalo	1992	177	959	814	2548	1,28	
Total de famílias nas freguesias urbanas		68 819					
Total de alojamentos nas freguesias urbanas						99771	
Total de alojamentos no Funchal						52 074	
Média do Nº de alojamentos/Nº de famílias							1,44
Total de Alojamentos da costa sul oriental (da freguesia de Câmara de Lobos até Machico)						78 347	
Total de Alojamentos das freguesias urbanas da encosta norte						5093	
Total de alojamentos das freguesias urbanas da encosta sul ocidental						11 841	
Porto Santo						4,47 %	

Tabela 4 - Características dos alojamentos e das famílias das freguesias urbanas da RAM (2011).

Fonte: INE (censos de 2011 – dados preliminares).

(Censos de 2001).

Quanto ao tamanho dos agregados familiares, nos centros urbanos da Região, a média dos agregados que prevalecia em 2001 era a que tinha 2 a 4 elementos (Tabela 4), sendo a média de filhos variável entre os 2,8 e 3,9. Exceptuam-se as antigas vilas piscatórias de Câmara de Lobos e Machico e as localizadas no Monte, Santo António e Estreito de Câmara de Lobos, que apresentam um maior número de famílias com mais de quatro elementos. Embora não estejam disponíveis os dados de 2011, no que se refere ao tamanho das famílias, por freguesia, os dados preliminares de 2011, por concelho, apontam para uma média mais baixa que na década anterior (entre 2,6 e 3,4), sendo o valor mais elevado registado em Câmara de Lobos (3,4).

O Funchal concentra mais de metade dos alojamentos existentes nas freguesias urbanas (52,2 %) e 58,2% das famílias (tabela 4). Se alargarmos a toda a encosta sul oriental, a percentagem sobe para 78,5 % dos alojamentos e 87% das famílias, enquanto a encosta sul ocidental detém valores muito inferiores (11,8% dos alojamentos e 11,9% das famílias). A encosta norte apresenta percentagens mínimas, tanto em famílias como em alojamentos (4,4 % e 5,1%, respectivamente), aproximando-se dos valores do Porto Santo (gráfico 4).

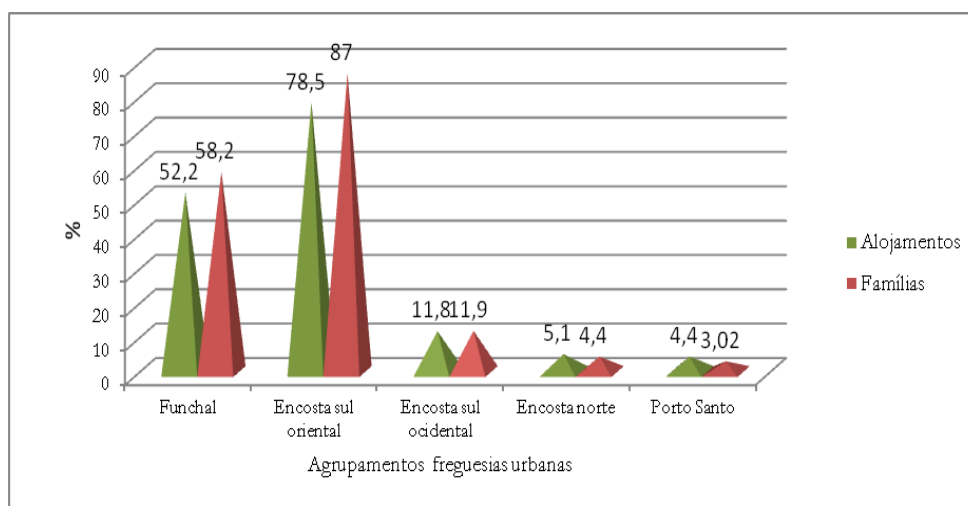


Gráfico 4 – Percentagem dos alojamentos e das famílias na RAM, por agrupamentos de freguesias urbanas – 2011.

Fonte: Censos de 2011 (valores preliminares).

Teóricamente, já não há carência de habitação em nenhum dos centros urbanos do arquipélago, considerando o índice “número de alojamentos/número de famílias”. Este é sempre superior à unidade, o que significa que, em média, cada

família dispõe de mais que um alojamento. O Porto Santo e a Sé são os que apresentam valores mais elevados (2,15 e 1,80, respectivamente). Para além destas, curiosamente, são as freguesias urbanas do norte da Madeira e as da encosta sul ocidental que apresentam valores acima da média, o que pressupõe que muitas casas estão desabitadas ou são segundas residências, quer de emigrantes, quer de residentes.

Na realidade, ainda há famílias com carência de alojamento e outras com duas, três ou mais residências consideradas secundárias.

Estes indicadores ao incidirem apenas sobre as freguesias urbanas, poderão não ser suficientes para retirar conclusões sobre a forma de distribuição da população e de alojamentos na Madeira. Assim, consideramos também a distribuição dos mesmos indicadores por concelhos (tabela 5). Esta análise permitiu-nos observar que as assimetrias entre as encostas norte e sul continuam a verificar-se também ao nível de concelho. A densidade populacional mais elevada está representada no Funchal, seguindo-se Câmara de Lobos, Santa Cruz e Machico, isto é, os concelhos localizados na encosta sul, central e oriental da Ilha da Madeira.

Concelhos	Área (Km ²)	População residente (2011)	Densidade populacional (hab/Km ²)
Calheta	111,5	11519	103,3
Câmara de Lobos	52,1	35 659	684,4
Funchal	76,1	112 015	1471,9
Machico	68,3	21 803	319,2
Ponta do Sol	46,2	8853	191,6
Porto Moniz	82,9	2711	32,7
Ribeira Brava	65,4	13 362	204,3
Santa Cruz	81,5	43 018	527,8
Santana	95,6	7795	81,5
São Vicente	78,8	5721	72,6
Porto Santo	42,6	5482	128,6
Total	801,1	267 938	334,4

Tabela 5 - Distribuição da população por concelhos em 2011

Fonte – INE (censo de 2011, dados preliminares).

A encosta sul ocidental da Madeira, que abrange os concelhos da Ribeira Brava, Ponta do Sol e Calheta, têm uma densidade muito próxima umas das outras (entre 100 e 205 hab/Km²). O Porto Santo está incluído neste grupo.

Os concelhos situados na encosta norte têm uma densidade mais baixa: entre 32 hab/Km² e 82 hab/Km².

Concelhos	Total de alojamentos	Percentagem de alojamentos em relação ao total
Calheta	7297	5,7
Câmara de Lobos	13 351	10,4
Funchal	52 074	40,2
Machico	9865	7,6
Ponta do Sol	4703	3,6
Porto Moniz	1954	1,5
Porto Santo	4490	3,5
Ribeira Brava	6824	5,2
Santa Cruz	20 161	15,5
Santana	4894	3,7
São Vicente	3961	3,1
Total	129 574	100,0

Tabela 6 – Distribuição dos alojamentos por concelho em 2011

Fonte – Censos de 2011 (dados preliminares).

Se considerarmos o número de alojamentos, por concelho, o cenário altera-se, (tabela 6). O Funchal continua à frente de todos os outros concelhos com 52 074 alojamentos, seguindo-se, com valores muito mais baixos, Santa Cruz e Câmara de Lobos (15,5% e 10,4%, respectivamente). Já Machico, com 7,6% de alojamentos aproxima-se mais dos concelhos da encosta sul ocidental, enquanto a Ponta do Sol apresenta uma percentagem próxima dos valores apresentados na encosta norte (tabela 6).

Perante esta análise podemos considerar que a distribuição da população na Ilha da Madeira assenta basicamente em quatro realidades distintas (Figura 22):

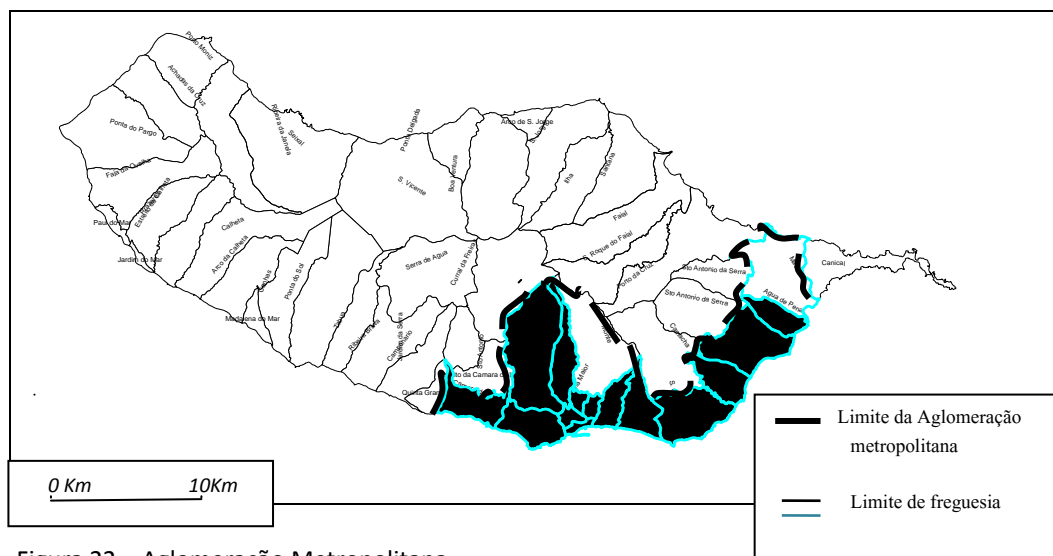


Figura 22 – Aglomeração Metropolitana. ____

- **Litoral sul oriental**, entre as freguesias de Câmara de Lobos e Machico, até a uma altitude média dos 300 metros, elevando-se aos 800 metros nos centros urbanos, desde que a orografia o permita. Devido ao seu grande peso populacional podemos considerá-la como **Aglomeração Metropolitana** (Gaspar, 2005, p. 27)¹⁴, apesar da sua pequena superfície quando comparada com as existentes em Portugal Continental e outros países (fig. 22). Neste espaço localiza-se a cidade do Funchal, com mais de 112 000 habitantes – cidade principal, rodeada por quatro outras cidades com diferentes características, mas tendo em comum um núcleo denso, compacto, enquanto o urbano que a envolve é do tipo expansivo, tornando-se cada vez mais descontínuo à medida que a distância ao centro aumenta e o declive das vertentes se torna mais acentuado.
- **Litoral sul ocidental**, entre a freguesia do Estreito de Câmara de Lobos e a da Ponta do Pargo, com uma população dispersa ao longo dos vales e das vertentes com menor declive, havendo concentração nos centros urbanos e em

¹⁴ Gaspar, Jorge (2005, p. 27, vol. IV) – “(...) a formação de uma Aglomeração Metropolitana a partir da cidade do Funchal, que lhe confere uma mais nítida primazia no sistema urbano madeirense e uma posição de realce no sistema urbano nacional”.

redor das igrejas, nas zonas rurais. O processo de coalescência é muito apoiado na rede de estradas regionais e locais. Segundo Salgueiro (1992, p. 63), “embora predominando o povoamento disperso, nota-se uma certa tendência para a aglomeração, que tende a reforçar-se em resultado das alterações verificadas na acessibilidade, no nível de vida e de consumo”.

- A **encosta norte**, tendo a orografia como principal obstáculo à fixação da população, com vales profundamente encaixados, vertentes abruptas e predomínio de arribas, apresenta uma estrutura polinucleada. Nesta paisagem agressiva, os núcleos populacionais surgem isolados nas pequenas achadas e fajãs e dispersas ao longo dos apertados vales, em alguns planaltos e ao longo das estradas. A única cidade existente neste conjunto – Santana, localiza-se num planalto sobranceiro ao mar. Orlando Ribeiro (1985, p. 121), chamou a atenção para “a forte dissimetria entre a ocupação das duas encostas, pois a norte, mais batida pelos ventos, é mais desabrigada, e só nesta se encontra uma sede de concelho desprovida de porto, como é Santana”.
- O **interior**, coincidindo com os lugares de maior altitude, a maior parte deles fazendo parte do Parque Natural da Madeira onde floresce a Floresta Laurissilva, está quase vazio de população. Segundo Salgueiro (1992, p. 63), “na Ilha da Madeira a disposição e as características do relevo dificultam o avanço da ocupação para o interior. Por isso, o habitat disperso não ultrapassa os 700 metros e toda a parte central da Ilha é praticamente um vazio de gentes”.

É neste vazio de gente que se encontra a floresta laurissilva, com grande variedade de espécies endémicas do arquipélago. O Inventário Florestal da Região Autónoma da Madeira, apresentado a 22 de Julho de 2009, indica que 43% da área da Madeira é ocupada por floresta e esta concentra-se, principalmente nos lugares de maior altitude (figura 23).

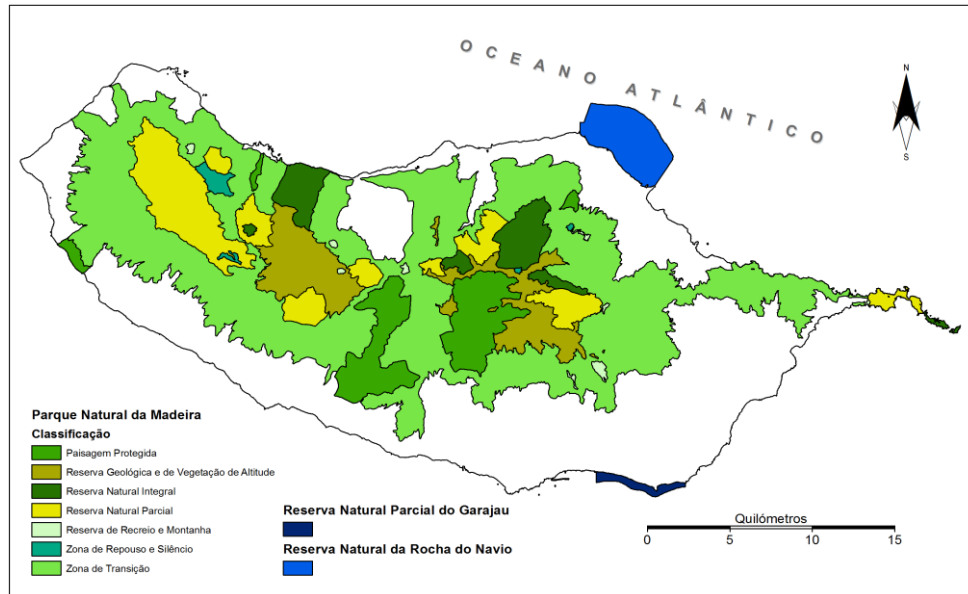


Figura 23 - Parque Natural da Madeira.

Fonte: Secretaria do Ambiente e dos Recursos Naturais

Como conclusão podemos referir que as assimetrias verificadas na Madeira em relação à distribuição da população, dos alojamentos e das famílias têm como causas fundamentais aspectos naturais, principalmente a orografia e o clima e factores humanos dos quais se destacam o desenvolvimento tecnológico e económico (figura 24), como iremos verificar ao longo deste estudo.

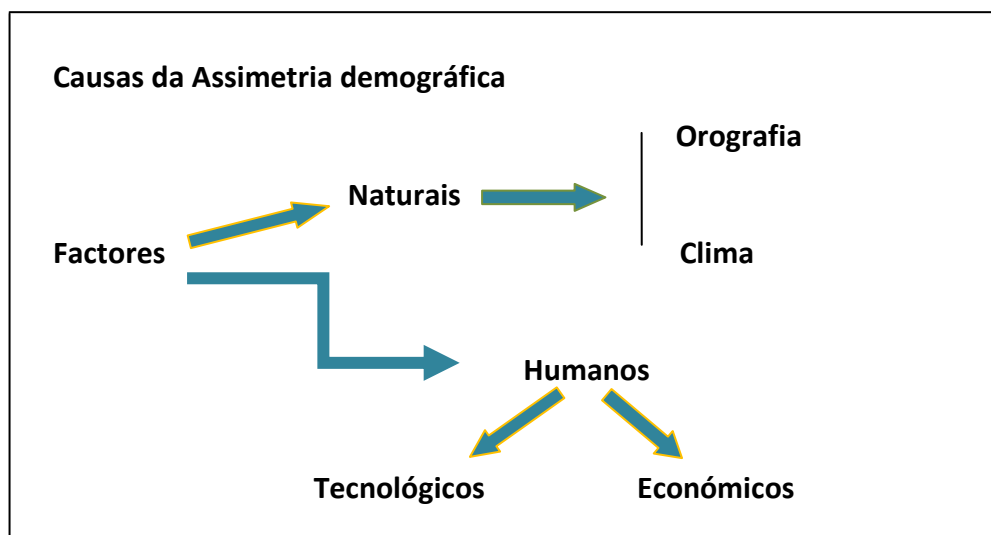


Figura 24 - Principais causas da assimetria demográfica madeirense (elaboração própria)

3. Diferenciação, complementaridade e competitividade da rede urbana

A revolução da tecnologia de informação, devido à sua capacidade de penetração em todas as esferas de actividade humana, leva a uma maior interligação em rede que faz aumentar a competitividade e a produtividade dos países e das regiões, mais numa óptica de proximidade relacional do que física. Cria-se um “espaço de fluxos” (Castells, 2000) que une os lugares com diferentes níveis de hierarquia, consoante a sua importância funcional, económica e financeira.

As novas tecnologias permitem que os centros urbanos fiquem menos isolados quando há cooperação entre eles, o que poderá aumentar o desenvolvimento local através de acções de intercâmbio e de experiências, quer para uma mais adequada gestão municipal, quer para uma melhor integração nacional e internacional. A televisão e a *Internet* são de importância fundamental nesta interligação, na divulgação da cultura e no estabelecimento de novas inter-relações territoriais. Deixa de haver fronteiras no conhecimento, há um encurtamento do tempo entre o que acontece e a sua divulgação, e uma maior relação entre as pessoas, estando, muitas vezes, mais próximas as mais afastadas geograficamente.

Esta forma de actuação contribui para atenuar as relações hierárquicas verticais que se têm verificado entre centros diferentemente desenvolvidos, sendo substituídas por um modelo de cooperação mais horizontal, de que são exemplo as redes de sinergia e de complementaridade. Estas adaptam-se às estratégias comuns, de acordo com os projectos em curso e com as novas realidades, sendo muito mais benéficas para todos os actores intervenientes no processo que o tradicional modelo hierárquico, onde as cidades de maior nível funcional e financeiro comandam as de categorias inferiores, havendo uma separação nítida entre o primeiro nível e os seguintes. “O estabelecimento de formas de cooperação interurbana é uma medida que visa encontrar soluções para resolver problemas comuns de redes urbanas. Especificamente, a constituição de redes urbanas é uma estratégia que procura aproveitar as sinergias e as complementaridades entre as cidades para melhorar a sua posição competitiva” (Fonseca e Ramos, 2011, p. 37).

Nas redes de sinergia não interessam as distâncias euclidianas. A cooperação é feita entre as aglomerações com perfis funcionais idênticos, visando benefícios de troca de experiências e de efeitos de escala (redes temáticas, centros portuários, centros turísticos, centros históricos ...). Nas redes de complementaridade, a cooperação é feita entre aglomerações com perfis complementares de especialização funcional e produtiva, próximas entre si, visando beneficiar de um efeito conjunto.

Actualmente, com o desenvolvimento dos novos meios de comunicação, “a globalização tem sido responsável por um aumento das interações entre as cidades e pela formação de novas redes urbanas, com o objectivo de tornar, ao mesmo tempo, estes territórios mais competitivos e complementares” (Level et al., 2004, citado por Fonseca e Ramos, 2011, p. 38).

Na Ilha da Madeira, como se viu, a rede urbana apresenta uma distribuição territorial muito desequilibrada em termos populacionais e de funções urbanas, com a supremacia da cidade do Funchal, rodeado por cidades médias: Câmara de Lobos e Caniço e, na parte mais oriental sul, Machico. Teoricamente, estas deverão apoiar as pequenas cidades: Santa Cruz, na encosta sul, Santana isolada no Norte da Ilha e a cidade de Vila Baleira no Porto Santo, assim como as freguesias urbanas e as áreas rurais envolventes.

Tendo em consideração estes aspectos e para tomar conhecimento da realidade dos respectivos concelhos e das interações e cooperação existentes entre eles, entrevistámos os Presidentes das Câmaras Municipais do Porto Moniz e Santana, na encosta norte da Madeira e o da Ribeira Brava na encosta sul ocidental. Na Aglomeração Metropolitana entrevistámos o edil da Câmara de Santa Cruz e o Vice-Presidente da Câmara do Funchal.

Estas entrevistas semi-directivas tiveram como orientação o **Plano de Desenvolvimento Económico e Social da RAM (2007-2013)** que considera, entre outros temas, a coesão social e territorial, e em que foram definidos subsistemas que assentam nas redes articuladas de infra-estruturas públicas, na desconcentração dos serviços públicos regionais e na complementaridade do uso de funções equivalentes,

através de um sistema de redes, como por exemplo redes de bibliotecas e da formação profissional.

Tivemos ainda como referência a **Agenda Territorial da União Europeia** (capítulo II, ponto 8), que afirma que “a coesão territorial da UE é um pré-requisito para alcançar o crescimento económico sustentável e implementar a coesão económica e social”.

Ao nível do planeamento tomámos como orientação o **Plano Regional de Ordenamento do Território da RAM** (POTRAM) e os **Planos Directores Municipais**.

Nas entrevistas realizadas tivemos presente que as “**redes de cidades** são sistemas de relacionamentos e de fluxos, de natureza essencialmente horizontal e não hierarquizada, estabelecidos entre centros complementares e similares, que proporcionam externalidades e economias ao nível de especialização/sinergias/cooperação/ inovação” (Camagni e Capello, citado por Fonseca e Ramos, 2011, p. 40). O mesmo conceito foi alargado à noção de rede urbana.

Numa rede urbana temos a considerar os elementos físicos e humanos, sendo estes fundamentais na movimentação de todo o processo. São os **actores** que, de acordo com os recursos existentes, tomam decisões e definem estratégias atendendo aos projectos mais viáveis (figura 25)

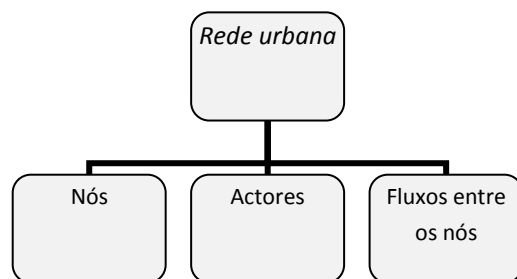


Figura 25- Estrura base de uma rede urbana
Fonte: Fonseca e Ramos (2011, p. 38), adaptado.

Os **nós** correspondem aos centros urbanos que estão ligadas através das infra-estruturas de transporte, de comunicações e de muitas outras que dão possibilidade de movimentar toda a estrutura urbana (fluxos entre os nós).

Temos consciência que um dos principais problemas que a Madeira enfrenta é a urbanização difusa que obriga a um custo suplementar para evitar a desigual distribuição de equipamentos em infra-estruturas básicas, necessárias à obtenção de patamares mínimos de qualidade de vida da população que vive nos lugares mais isolados, e por isso, encaminhámos o diálogo nesse sentido, sem descurar a acessibilidade, a componente ambiental, o desenvolvimento cultural e de mentalidades de forma a tirar do isolamento populações rurais que vivem entre montanhas, acabando com as situações de exclusão.

Atendendo a que a realidade funchalense é diferente da dos restantes concelhos, as questões colocadas ao Vice-Presidente da Câmara Municipal do Funchal tiveram maior amplitude do que as que foram feitas às restantes edilidades.

Em relação à **cooperação**, um dos pilares da coesão territorial, foi referido pelos presidentes das Câmaras Municipais que está a ser estudada uma gestão partilhada e integrada entre o Governo Regional e os municípios aderentes, no que se refere a uma maior optimização dos equipamentos e infra-estruturas diferenciadas, nomeadamente, redes de esgotos, água potável, resíduos sólidos. Reconhecem que os custos serão muito inferiores se trabalharem em conjunto. A empresa já criada pelo Governo Regional com o nome de “Água e Resíduos da Madeira” (IGSERV), tem por função a exploração e gestão dos sistemas multimunicipais de distribuição de água e saneamento básico e de recolha de resíduos. A nova empresa tem por sócios, para além do Governo, os municípios que aderirem. O Funchal, como já está numa fase muito mais avançada no que se relaciona com o tratamento de resíduos sólidos e já tem retirado lucros deste projecto, tem mostrado resistência à sua integração com as restantes Câmaras Municipais. Em 2010, por exemplo, o concelho do Funchal teve uma taxa de reciclagem de 27% de resíduos sólidos, um valor que o coloca na frente das melhores taxas de reciclagem registadas a nível nacional.

No que se refere à **promoção da inovação e da competitividade**, os municípios não têm cooperado entre si na troca de experiências de políticas relacionadas com

estas áreas e na organização de grandes eventos. Trabalham mais de forma isolada, havendo, principalmente no Verão, sobreposição de festas e de arraiais. No entanto, tem-se verificado, recentemente, na encosta norte, alguma movimentação no sentido de maior articulação das iniciativas. Os Presidentes das Câmaras Municipais do Porto Moniz, Santana e de São Vicente estão a estudar a constituição de um produto turístico comum, capaz de mobilizar turistas e gerar riqueza nos três municípios. Pretendem criar uma identidade própria tendo por base a beleza natural associada à floresta laurissilva, comum aos três concelhos.

Os passeios a pé, que podem ser efectuados através das veredas que foram construídas, muitas delas, pelos nossos antepassados, numa época em que não havia automóveis, ou ao longo das levadas (fotografia 12) que atravessam a floresta laurissilva, é um dos muitos produtos que podem ser oferecidos e que se diferenciam de qualquer outro existente em outras ilhas.



Fotografia 12 – Percurso ao longo de uma das muitas levadas que atravessam a floresta laurissilva, no interior da Madeira (ano de 2011).

Com o mesmo objectivo de atrair turistas para a encosta norte, o edil de Santana pretende criar um Parque de Reserva da Biosfera na zona das Queimadas, em pleno pulmão da laurissilva. Neste espaço de lazer e de estudo poderão ser realizadas

actividades de sensibilização à protecção da natureza, para todas as idades, coordenadas pela empresa municipal “Terra Cidade”.

Em termos de animação e cultura, os edis dos concelhos da encosta norte, contrariamente ao que tem sucedido até agora, querem pôr em prática um pacote de actividades que terão por principal objectivo não deixar morrer as tradições dos lugares. Segundo o Presidente da Câmara Municipal do Porto Moniz, há muita coisa a oferecer, nomeadamente, os festivais gastronómicos, o mercado dos vinhos de mesa produzidos pela encosta norte da Ilha da Madeira, sem descurar os arraiais. Estes são exemplos de produtos que poderão trazer turistas para o norte da Ilha, não de passagem, como hoje se verifica, em que apenas tomam uma refeição e seguem rumo ao Funchal, mas para uma estada de vários dias. Ainda segundo o edil do Porto Moniz, o desenvolvimento do turismo não poderá deixar de lado os agricultores: “São os pequenos agricultores os verdadeiros ambientalistas desta terra” e por isso, deverão ser incentivados no seu trabalho agrícola, ajudando-os na reconstrução das suas pequenas casas quando não têm hipótese monetária de investir.

Mas, para que estes projectos tenham sucesso é necessário que haja parceria entre os municípios e os empresários na construção de pequenas unidades hoteleiras e na gestão de qualidade, exigidas para estes nichos de mercado. Isto implica traçar linhas estratégicas conjuntas, estudar de forma aprofundada quais as medidas que deverão ser implementadas para fortalecer a promoção turística e que mercados deverão ser privilegiados, tendo em atenção o maior desenvolvimento destes lugares, sem esquecer o bem-estar da população. Nota-se, por parte dos presidentes das Câmaras Municipais do norte da ilha, uma vontade expressa de ganhar novas sinergias, o que não se tem verificado até agora.

Na encosta sul, também há grande dificuldade na elaboração de projectos conjuntos. A Ribeira Brava, Ponta do Sol e Calheta, não têm demonstrado interesse na criação de sinergias, no que se refere ao desenvolvimento do turismo e da cultura, e até em termos de formação profissional, talvez porque o Governo Regional serve de “chapéu” a todas as autarquias. Verifica-se coincidência de datas de eventos, como se estivessem a competir uns com os outros e não a trabalhar para o mesmo fim.

Reconhece-se que é uma forma de dar ocupação aos diferentes espaços criados para esse efeito em todos os concelhos, nomeadamente, pavilhões gimnodesportivos, Casas de Cultura, Bibliotecas, e de atrair a população das áreas rurais periféricas e de outras localidades, mas ao mesmo tempo, perdem-se sinergias e complementaridades devido ao trabalho desenvolvido de forma atomizada. Seria de criar, a exemplo do que é desejado na encosta norte, um projecto conjunto de desenvolvimento turístico, baseado nas amenidades climáticas, na criação de infra-estruturas para a prática desportiva nomeadamente o campo de golfe que está a ser construído na Ponta do Pargo e no património histórico, monumental e natural, capaz de ampliar os segmentos de mercado turístico. Os percursos a pé, através das serras da Ribeira Brava, da Ponta do Sol ou da Calheta, associadas à aposta na gastronomia madeirense, para além do peixe espada-preta, dos bifos de atum, da sopa de trigo e do pudim de maracujá, são recursos que poderiam ser explorados em conjunto, tirando partido do intercâmbio de experiências e de boas práticas de desenvolvimento, com a implementação de soluções inovadoras relacionadas com o lazer e o turismo em espaço rural. O agroturismo, poderia ser desenvolvido e mais divulgado através de operações de *marketing* e do recurso à *Internet*, numa promoção conjunta entre municípios. Ainda associada ao turismo, nestas mesmas freguesias, a criação de redes para o desenvolvimento de actividades ligadas à cultura e às indústrias criativas é uma das estratégias de atracção e fixação de talentos e de actividades naquelas áreas. Podem ser segmentos que integram artesanato, artes, música, serviços de informática, publicidade, sendo os Centros de Cultura da Calheta e da Ponta do Sol, lugares de projecção destas actividades. Só desta forma é possível potenciar recursos, competir com outros destinos turísticos e atrair a população jovem para os centros urbanos e áreas rurais que estão a perder população. Salientamos, contudo, que os aspectos relacionais assumem também uma grande importância no desenvolvimento dos lugares e isso só é possível com o apoio da população que aí reside e aquela que para lá se desloca. Julgamos que a Associação de Municípios da Região Autónoma da Madeira (AMRAM) poderia desempenhar um papel importante no domínio da

cooperação, incentivando as parcerias em cada município. Até aqui isso não tem acontecido.

Em todos os concelhos, o papel das Sociedades de Desenvolvimento tem sido importante no que se relaciona com a construção de infraestruturas. Muitas das obras feitas nos diferentes concelhos, nomeadamente *as promenades* à beira-mar e a construção das infra-estruturas de suporte não teriam sido possíveis se não houvesse apoio do Governo através dessas sociedades. Contudo, poderemos pôr em causa o preço de manutenção de algumas dessas obras que têm sofrido os efeitos do desabamento das arribas, por se situarem no sopé destas. É o caso do Lugar de Baixo e da marina da Vila da Calheta.

Quanto ao **impacto das novas vias de comunicação**, os presidentes das Câmaras Municipais da encosta norte estão de acordo quanto à importância daquelas na aproximação dos lugares e no desenvolvimento económico, principalmente ao nível de bares e de restaurantes, mas, por outro lado, reconhecem que até agora, não tem contribuído para a fixação da população. O mesmo se passa com a Calheta. Quanto à Ponta do Sol e Ribeira Brava, segundo os dados preliminares dos censos de 2011, estes dois concelhos tiveram um acréscimo populacional, entre 2001 e 2011, de 8,9% e 6,9%, respectivamente, o que poderá traduzir o efeito das novas acessibilidades criadas.

Comparando as infra-estruturas de turismo e de lazer existentes na Calheta com as da Ponta do Sol, vemos que enquanto esta é uma vila pequena, sem grandes atractivos, a não ser uma praia reduzida, alguns snack-bares e um hotel, a Calheta tem uma praia artificial de areia amarela, uma marina e comércio ligado à restauração e às actividades marítimas, embora com o problema dos desabamentos de terra e de pedras provenientes das arribas. No entanto, a Calheta continua a perder população enquanto a Ponta do Sol está a tornar-se num local mais atractivo, depois de décadas a sofrer decréscimo de residentes, o que poderá estar relacionado com a passagem da Via Expresso e a escolha deste concelho para residência permanente, em alternativa aos mais próximos da capital da Região, onde os preços dos solos são mais elevados.

Quanto aos **principais desafios** para este mandato, todos os presidentes inquiridos apontam as questões sociais e como resolver o problema da perda de residentes fora da Aglomeração Metropolitana. São desafios que se interligam aos do poder regional. Com a criação das infra-estruturas fundamentais (saneamento básico, água e electricidade) e de espaços gimnodesportivos e culturais, pensou-se que estavam criadas as condições para uma maior atractividade desses lugares, mas tal não se verificou. Continua a haver perda de população, embora haja aumento de qualidade de vida. Face a estes factos, foi referido pelas edilidades que, por parte dos actores privados, nem sempre há vontade (e criatividade) em cooperarem no desenvolvimento desses concelhos devendo-se, tal facto, à predominância de população envelhecida, à falta de jovens. Para isso, é necessário incentivar a competitividade e o empreendedorismo, considerando a abertura de pequenas e médias empresas, como forma de criação de empregos.

Uma forma de incentivar o investimento privado poderia ser, por exemplo, através da diminuição de impostos às pequenas e médias empresas que se instalam nestes locais. No entanto, estas medidas não dependem somente do poder local, mas também do regional e nacional.

Outras medidas que deverão ser tomadas para ajudar a fixar a população situam-se no domínio ao apoio às famílias. Algumas Câmaras Municipais têm fornecido materiais de construção para a recuperação das casas às respectivas famílias, sendo que estas depois encarregam-se da mão-de-obra. São pequenas intervenções que dão um mínimo de conforto e de bem-estar às famílias carenciadas e que constituem uma forma de incentivar a fixação da população à sua terra.

Na Aglomeração Metropolitana, é reconhecido pelo edil do concelho de Santa Cruz que houve uma “mais-valia” na construção do aeroporto, para este concelho, no que concerne ao pagamento de taxas, serviço de táxis, criação de postos de trabalho, para além do aumento do número de bares e de restaurantes. Mas, por outro lado, com a construção da Via Rápida a cidade de Santa Cruz deixou de ser local de passagem/paragem o que teve reflexos negativos em algumas actividades económicas. Já a cidade do Caniço vê-se confrontada com uma grande pressão imobiliária e a

chegada de grande número de famílias, o que pressupõe a necessidade de um planeamento estratégico e planos de urbanização para as áreas mais atractivas à fixação da população.

Uma das prioridades do Presidente da Câmara Municipal de Santa Cruz está relacionada com a vertente social: tentar dar à população mais carenciada melhor qualidade de vida, o que passa, também, pela construção de estradas que permitam uma maior acessibilidade às zonas altas do concelho.

Na entrevista com o Vice-Presidente da Câmara Municipal do Funchal, para além das questões comuns, foi ainda feita uma abordagem às relações nacionais e internacionais, tomando como referência a adesão da Câmara Municipal do Funchal, em Julho de 2008, à rede de cidades do Arco Atlântico, composta por quarenta cidades da fachada atlântica incluindo três cidades insulares: Funchal, Las Palmas e Santa Cruz de Tenerife. Esta rede de cidades consta de comissões temáticas dedicadas à **cooperação** portuária, urbana, económica e cultural e à **acessibilidade** das cidades do Arco Atlântico entre si e em relação aos outros pólos europeus (ligações rodoviárias, aéreas, ferroviárias, marítimas e no domínio das telecomunicações). Nestes fóruns são debatidos o meio ambiente e a gestão urbana (resíduos, transportes urbanos), o emprego, a relação com actores económicos, o turismo, assim como o apoio ao desenvolvimento das novas tecnologias da informação e da comunicação.

Foi focado, ainda, nesta entrevista, a importância das geminações¹⁵, como uma outra forma de cooperação entre o Funchal e outras cidades estrangeiras.

O Vice-Presidente da Câmara Municipal do Funchal salientou as vantagens dos intercâmbios culturais, económicos e sociais a nível internacional, embora reconheça que, na maior parte das vezes, não têm continuidade no tempo. No entanto, a troca de informação e de experiências faz abrir novos horizontes, novos conhecimentos. Já a

¹⁵ “As **geminações** são acordos bilaterais promovidos pelos órgãos municipais, distinguindo-se dos acordos de cooperação e amizade por envolverem cidades que normalmente têm características em comum e que, por acção da cooperação, conseguem obter benefícios recíprocos”(Fonseca e Ramos, 2011, p. 39).

nível regional, os intercâmbios têm sido reduzidos, talvez porque o nível hierárquico superior do Funchal pressupõe uma ligação vertical e não reticular, em relação aos restantes concelhos. Considera que o Funchal, sendo uma cidade com uma área de influência que se estende à Madeira e ao Porto Santo no que concerne ao comércio, aos serviços, a questões financeiras e à cultura, é uma porta aberta ao exterior. As questões demográficas e sociais também são prioritárias, tanto para os mais jovens como para os idosos, assim como o ambiente. Entende a expansão urbana descontrolada como um dos principais problemas das áreas suburbanas, nomeadamente, as zonas altas de Santo António, São Roque e Monte. Esta realidade acarreta custos acrescidos de infra-estruturas, novas vias de comunicação e de transporte. Como exemplo, foi referida a construção do novo troço da via rápida, à cota de 500 metros, no concelho do Funchal, que vai servir a população das zonas altas de Santo António e de São Roque. Nas zonas de risco não tem sido permitida a reconstrução das casas que foram destruídas aquando do aluvião de 2010, muitas delas sem condições de habitabilidade. Tem sido prioridade do Governo e da Câmara Municipal do Funchal dar alojamento a essas famílias em lugares não sujeitos às enxurradas quando chove, sem contudo deixarem de ter direito ao seu pedaço de terra. Somente a casa é destruída para evitar a entrada de novos moradores, segundo uma ocupação clandestina.

Para resolver o problema do despovoamento residencial do centro da cidade, a edilidade tem apostado na renovação urbana do núcleo. Esta estratégia tenta atrair os investidores imobiliários com algum resultado. Tem-se verificado um aumento de construção de edifícios de apartamentos nas freguesias que abrangem a parte baixa da cidade e há procura por parte da população pela compra destes. O principal obstáculo é o custo dos alojamentos, muitas vezes incomportável para a maior parte das famílias de nível médio, mesmo considerando os juros baixos dos empréstimos. Tem havido um esforço na reabilitação dos prédios degradados, vazios, na baixa do Funchal, nomeadamente, na Rua de Santa Maria, habitada, em grande parte por população idosa.

Concluimos que há duas realidades demográficas distintas na Madeira, que se reflectem nos problemas com que os presidentes das Câmaras Municipais da Região se debatem diariamente: os lugares com população em perda e os que têm grande ganho de residentes. Para os primeiros, o estudo e intervenção tem de ser realizado com base no combate ao despovoamento, enquanto no segundo caso a expansão urbana tem de ser realizada de acordo com os princípios de Ordenamento do Território, não utópicos, que sejam flexíveis, ajustados à realidade dinâmica da Região, segundo uma visão prospectiva. Só assim é possível evitar o crescimento caótico, com construções em zonas de risco, muitas vezes feitas de forma clandestina.

A não existência de uma verdadeira cultura de intercâmbio e de cooperação entre as diferentes instituições faz com que não haja possibilidade de ter uma economia de recursos. Infelizmente, as eleições municipais continuam a ser realizadas na base de todas as actividades desenvolvidas pelos respectivos presidentes das Câmaras Municipais, que são avaliados pela população do referido concelho de forma individual e por comparação com o que é feito nos restantes concelhos. Todos querem mostrar o seu trabalho, de forma individual, mesmo pertencendo ao mesmo partido. Estão cientes, contudo, que os lugares só se desenvolverão se integrados em sistemas intermunicipais que servirão de alavanca a um crescimento económico e através da capitalização dos atributos endógenos e exógenos de cada localidade, que passam pelos atributos naturais e culturais que garantam as singularidades e as diversidades.

Temos de ter presente que o isolamento, num mundo cada vez mais interactivo, conduz ao retrocesso dos lugares e que a desconcentração das políticas administrativas poderá ser importante para o desenvolvimento dos lugares. A localização de uma Direcção Regional ou de uma Secretaria Regional numa cidade próxima do Funchal, como por exemplo Câmara de Lobos, lugar de grande acessibilidade, alterava o sentido de parte dos fluxos pendulares que dão entrada, todos os dias, na cidade do Funchal e incentivava o comércio local, principalmente os de bares e de restaurantes. A médio prazo, seria previsível uma mudança de mentalidades da população local, sobretudo da classe social mais baixa.

Capítulo II

Os Eixos Viários e os Novos Meios de Transporte como Vectores de Desenvolvimento do Espaço Regional

1. Evolução das redes de transporte

A forma como a sociedade organiza o espaço territorial é, em grande parte, consequência do sistema de transportes e sua evolução.

A abertura das novas vias de comunicação e o melhoramento dos meios de transporte, tanto em qualidade de serviços, como em comodidade e frequência das carreiras, aumentaram a acessibilidade e mobilidade da população, fazendo-a deslocar-se para a periferia onde o preço do solo é mais acessível e onde há menor congestionamento e poluição. Cria-se uma nova dinâmica com os subúrbios a expandirem-se e os centros das cidades a despovoarem-se levando à degradação dos edifícios. Por outro lado, a população rural, com a oferta de melhores vias de comunicação e de transportes, desloca-se para as cidades em busca de um trabalho melhor remunerado, menos duro que o trabalho agrícola e de um nível de vida mais elevado, o que vai contribuir para o esvaziamento populacional das áreas rurais e a expansão, ainda maior, das áreas suburbanas. As novas vias de comunicação “são os vasos comunicantes dos espaços urbanos em crescimento e as ligações que integram os territórios mais longínquos” (Marques, 2005, p. 190).

Na Madeira, o terreno acidentado condicionou, numa primeira fase, a construção de uma rede de estradas que servisse toda a população que aqui vive dispersas por montanhas e vales. As famílias viviam isoladas, convivendo com os vizinhos mais próximos e só se reunindo aos domingos, após as missas e por altura dos arraiais.

Após trinta anos da descoberta da Madeira e do Porto Santo, já se notava uma tendência para a concentração da população na vertente sul/oriental, da Ilha da

Madeira. Em 1455, Luigi Cadamosto, citado por Pereira (1968, p. 272), escrevia que esta ilha “... era habitada em quatro partes principais: Machico, Santa Cruz, Funchal e Câmara de Lobos, além de outros pequenos núcleos populacionais”.

Segundo a mesma fonte, em 1910, os concelhos que apresentavam mais de 10 000 habitantes eram os que se localizavam na encosta sul, nomeadamente, Funchal (43 710 habitantes), Calheta (18 270), Câmara de Lobos (17 467), Santa Cruz (16 358), Ribeira Brava (14 149), Machico (11 824), lugares servidos por pequenos portos onde encostavam as lanchas que percorriam todo o litoral. Note-se que a Calheta, localizada na parte mais ocidental da Ilha e mais distante do Funchal, era a que detinha mais população, logo a seguir ao Funchal. **Era o rural profundo a dominar o urbano.**

A ligação entre o Funchal e os outros lugares situados no litoral da ilha, desde o século XV até meados do século XX, era efectuada por via marítima – **transporte de cabotagem** – através do qual se realizava o transporte de mercadorias e de passageiros. Segundo Orlando Ribeiro (1985, p. 121), “a rede urbana estrutura-se em função da cabotagem e cresceram mais os portos que ofereciam melhores condições”. Acrescenta ainda o mesmo autor, que “nesses portos, quando as comunicações por mar eram importantes, ali se situavam armazéns de vinhos, fábricas de açúcar e de aguardente, lojas de actividade comercial e um tráfego de passageiros muito mais intenso”.

Ainda é possível observar vestígios dessa época através de algumas casas, armazéns e chaminés de antigas moagens de moer cana-de-açúcar, infelizmente, muitas delas, em estado de grande degradação. Na Ponta do Sol também se podia observar, até há relativamente pouco tempo, o edifício onde se localizava o antigo tribunal e a cadeia, actualmente já demolida e substituída por um hotel com a respectiva esplanada.

Por terra, as veredas, caminhos estreitos e sinuosos por onde passavam os cavalos, carroças e pessoas que se deslocavam a pé ou transportados em rede, estabeleciam a ligação por todos os espaços cultivados, florestais e pequenas

povoações do interior (fotografia 13). As pessoas viviam isoladas. O seu mundo limitava-se ao sítio em que viviam.

Horácio Bento de Gouveia (1975), professor e autor madeirense, no seu romance *Canga*, descreve bem as dificuldades das viagens que ligavam o Funchal aos diferentes pontos da Ilha: “De regresso ao norte, um barco de cabotagem conduziu-o a um porto da costa sul e, depois de atravessar a Vila da Ribeira Brava, foi seguindo a pé o caminho escabroso e torcicolante da Serra de Água (...). Iniciava-se, daqui por diante, a ascensão até à Encumeada, no espinhaço da montanha, a mais de mil metros de altitude (...). Através de caminhos barrancosos e serpenteantes, que se vão obliquando ao jeito da configuração das encostas, colgadas de musgos nos ressaltos, por atalhos cavados na côdea mole da terra pegajosa, à ilharga das quais se carcavam boqueirões e algares que descem dos espigões da serra, transitam os viandantes há mais de quatrocentos anos”. Por esta descrição, feita por um escritor, originário da freguesia da Ponta Delgada (concelho de São Vicente), situada no norte da Ilha, podemos saber quão difíceis eram as ligações por terra (fotografia 13).



Fotografia 13 - Antigo caminho pedestre (Caminho Real), que liga São Jorge a Santana (2011).

Tendo em vista a importância do transporte marítimo, em 1757 foi iniciada a construção, na baía do Funchal, de uma muralha que ligava à terra o Ilhéu de São José Simões (1983, p. 37).

Em 1928 foi concluída a ligação entre o Ilhéu de São José e o de Nossa Senhora da Conceição.

Após sucessivos aumentos, foi concluído, em 1967, o último troço do molhe da pontinha (fotografia 14). Actualmente, com o *boom* do turismo de cruzeiro, esta muralha já se torna pequena para a acostagem do grande número de transatlânticos que visitam esta Ilha. Em 2010, o porto do Funchal foi o porto português que registou maior número de turistas em navios de cruzeiro, mais 16,4% do que no ano anterior.



Fotografia 14 - Porto do Funchal em 2010.

Outra obra importante foi a construção do cais da cidade. Em 1889 procedeu-se ao início dos trabalhos do cais ficando a primeira parte concluída em 1892. Em 1932 teve lugar o seu prolongamento passando a ter mais 80 metros de comprimento. Assim, o Funchal ficou com melhores infra-estruturas de apoio ao transporte marítimo, o que para uma ilha é de extrema importância.



Fonte: Extraído do livro de Orlando Ribeiro
“A Ilha da Madeira até meados do século XX”.

Figura 26 – Transporte de cabotagem na Ilha da Madeira, até meados do século XX.

Também em torno da Ilha foram surgindo, a pouco e pouco, outros cais, desde meados do século XIX até princípios do século XX (fig. 26): Ponta do Sol (1850), Santa Cruz (1870), Lazareto e Machico (1874), Faial (1901), Porto Santo (1902), Câmara de Lobos e Porto da Cruz (1903), Ribeira Brava (1908), Ponta da Oliveira e Caniço (1909), Ponta da Cruz e São Jorge (1910) e Porto Moniz (1916) (Simões, 1983, p. 38).

Só desta forma era possível tirar um pouco do isolamento em que a população rural vivia e, ao mesmo tempo, provocar algum desenvolvimento nestes lugares, sobretudo, em redor dos portos.

Alguns cais foram construídos com a ajuda de particulares como é o caso do cais do Faial. Actualmente, alguns cais, como por exemplo o de São Jorge, ainda mantêm as mesmas características do que quando foi construído, embora mais degradado, permitindo ver as condições precárias de embarque e de desembarque de passageiros e de mercadoria em épocas passadas (fotografia 15).



Fotografia 15 – Cais de São Jorge – norte da ilha da Madeira (ano de 2011).

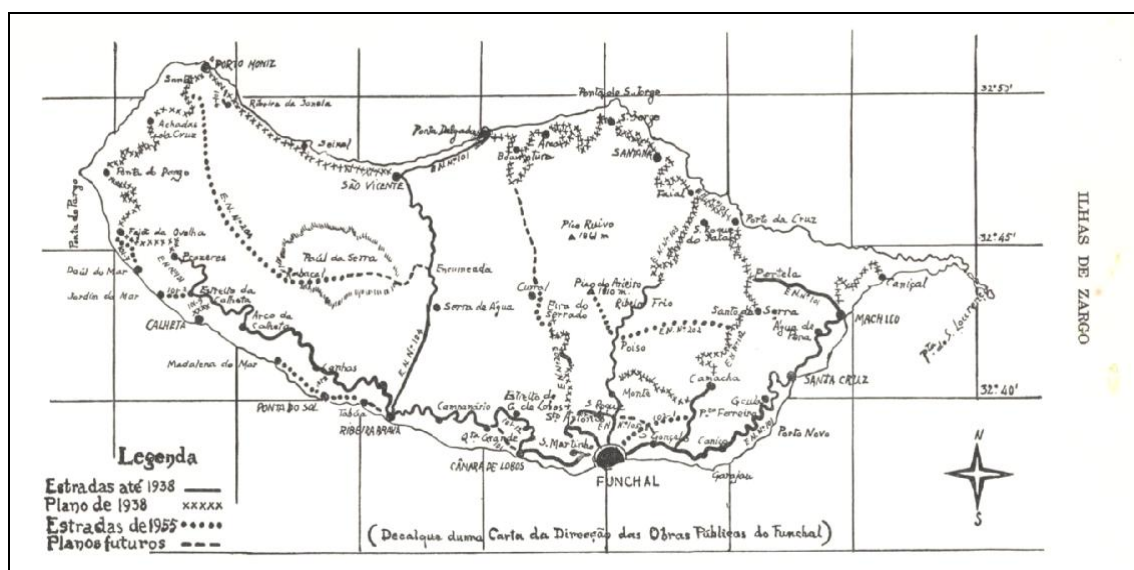
Em relação às vias rodoviárias, segundo Pereira (1968, II volume p. 9 e 15), “em 1850, o Governador Civil José Silvestre Ribeiro, em ofício de 28 de Setembro de 1850, dizia ao Ministério do Reino considerar sem estradas a Ilha da Madeira”. Acrescenta ainda que “só a partir de 1901, ano em que foi concedida a Autonomia Administrativa ao Distrito do Funchal, foram abertas estradas como a Monumental”, que fez a ligação Funchal/Câmara de Lobos, num total de nove quilómetros. É de referir que a conclusão da Ponte do Ribeiro Seco em 1849 foi o ponto de partida para a continuação da Estrada Monumental. Nos anos oitenta do século XX, a Ponte do Ribeiro Seco foi alargada, consequência da grande quantidade de tráfego que entrava e saía da cidade de e para a zona oeste da Ilha e que, quase obrigatoriamente tinha de atravessar aquela ponte.

Ainda segundo o mesmo autor (1968, volume II p. 20), até 1926, diferentes Comissões Administrativas da Junta Geral efectuaram 122 Km de estradas. “(...) de 1926 a 1938 concluíram-se mais 43 quilómetros de estradas e pavimentaram-se 80 quilómetros destas e das anteriormente executadas”.

A criação da Junta Autónoma das Estradas (Decreto-lei nº 13969, de 20 de Julho de 1927) constituiu uma alavanca para o planeamento e construção da rede viária.

O problema das acessibilidades acompanhou as preocupações dos sucessivos governos da Região. Já em 1953, em plena ditadura do Dr. Oliveira Salazar, o Engenheiro Rafael Amaro da Costa, então Presidente da Comissão Administrativa dos Aproveitamentos Hidráulicos da Madeira, no seu discurso, aquando da inauguração da Levada do Norte, afirmava que “o objectivo principal a alcançar, é a preocupação de nivelar a densidade populacional por toda a Ilha, dando para isso, ao norte e ao oeste, os meios requeridos para a sua valorização em que são dominantes a facilidade das comunicações com o Funchal e a barateza dos transportes”.¹⁶

Em 1955 concluíram-se as estradas, túneis e pontes que permitiam “dar a volta à Ilha” pelo litoral, num total de 203 quilómetros de extensão (fig. 27). Os caminhos foram-se ramificando, sinuosos, estreitos, íngremes, cortando as arribas, à medida que as populações se foram fixando, que novos povoados foram surgindo.



Extraído do livro “Ilhas de Zargo, volume II, 3ª edição, pág. 39.

Figura 27 - Mapa de estradas nacionais da Madeira até 1955.

Orlando Ribeiro (1985, p. 124), descreve bem as dificuldades de construção e as condições difíceis em que trabalhavam os operários: “atados com cordas, em estreitas pontes de madeira suspensas sobre precipícios, ameaçados pelos desabamentos e

¹⁶ Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal (1952, p.54).

pelos fragmentos de rocha que se despenham das escarpas”. Muitos trabalhadores morreram aquando da construção desta grande obra.

A melhoria do transporte rodoviário eliminou, quase na totalidade, o transporte de cabotagem, alterou o povoamento, tirando importância aos lugares que ficaram fora da rota das estradas, como as Vilas da Ponta do Sol e da Calheta (fig. 27). Deixou de haver necessidade de armazéns de vinho, de engenhos de cana-de-açúcar, de lojas de comércio, casas de pasto e de pensões junto aos portos, onde as pessoas passavam a noite para logo de madrugada seguirem o seu destino a pé, em direcção às suas residências, através de veredas íngremes, muitas delas talhadas sobre precipícios. O movimento diminuiu nestes lugares, mesmo durante o dia, porque os depósitos de armazenamento de produtos alimentares fecharam. Tudo passou a ser transportado através das vias rodoviárias. Como consequência, as pessoas e as funções deslocaram-se para junto das estradas regionais, criando novos pólos de desenvolvimento, como por exemplo, o Sítio da Estrela, na freguesia da Calheta, e o despovoamento de outros. Alguns lugares (Câmara de Lobos, Ribeira Brava, Porto Moniz ou mesmo Santa Cruz e Machico), foram atravessadas pela Estrada Regional o que lhes permitiu um maior crescimento e desenvolvimento.

A partir da década de cinquenta do século XX, com o desenvolvimento do transporte automóvel e com a entrada de maior número de veículos na Ilha, houve necessidade de construir novas vias de comunicação. No entanto, a Guerra Colonial, na década de sessenta/setenta e a instabilidade política e a crise financeira vividas após a Revolução de 25 de Abril de 1974, reflectiram-se nas poucas vias de comunicação então concretizadas.

Em 1975, a rede viária tinha 265 quilómetros de extensão (Simões, 1983, p. 33), mantendo-se sem grandes alterações até finais da década de noventa do século XX (figura 28).

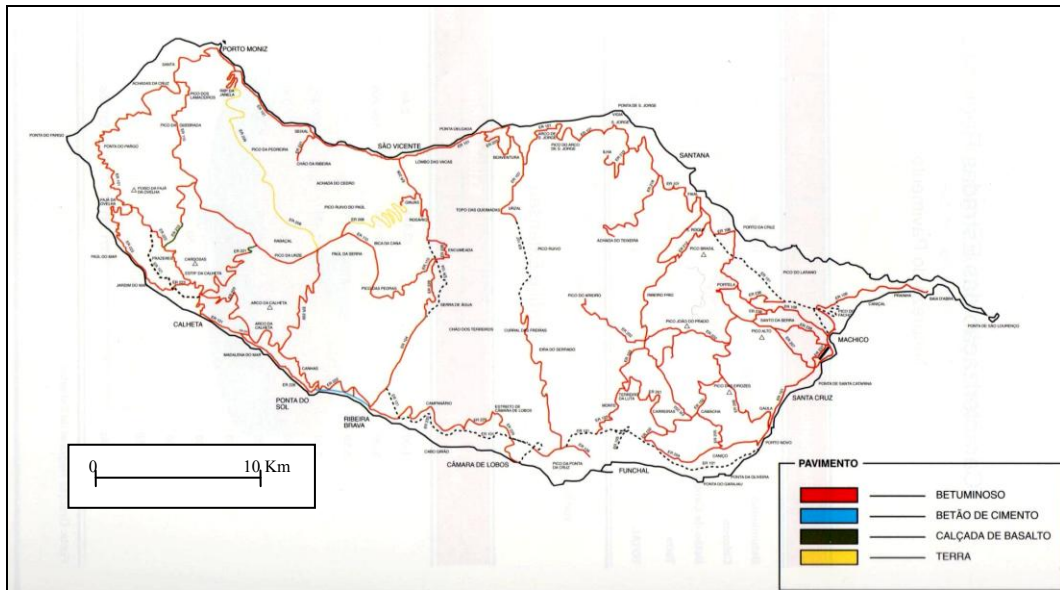


Figura 28 – Rede de estradas da Ilha da Madeira em 1996

Fonte: Região Autónoma da Madeira – 20 Anos de Autonomia e Desenvolvimento.

A adesão de Portugal à C.E.E. (1986), trouxe novo alento à economia do País e permitiu, através das ajudas comunitárias, o investimento em infra-estruturas. A Região Autónoma da Madeira soube aproveitar essas ajudas, não só na construção de uma rede de estradas, como também em infra-estruturas básicas, nomeadamente nas redes de água canalizada, electricidade e saneamento básico, obras que não são tão visíveis mas que dão aos residentes melhor qualidade de vida.

O povoamento disperso, a orografia acidentada e o atraso em que a Madeira estava mergulhada devido, fundamentalmente, à política discricionária seguida pelo Governo de Salazar em relação às gentes do Arquipélago da Madeira, provocada, em particular, pela Revolta de 1931 que ponha em causa o regime político, tornaram estas obras de uma importância fundamental para o desenvolvimento económico e social da RAM.

Na última década do século XX, assistiu-se a grandes transformações do território madeirense provocadas, essencialmente, pela construção das vias de

comunicação – redes viárias denominadas por Via Rápida e Vias Expresso¹⁷ (figura 29) e os respectivos acessos a estas, principais eixos infra-estruturantes de acessibilidade rodoviária.



Figura 29 – Via Rápida e Vias Expresso da Madeira (2004).

Fonte: Via Expresso – Concessionária das estradas da Madeira, SA.

Podemos considerar que estas infra-estruturas, assim como a construção do aeroporto, estão incluídas nos maiores investimentos da História da Madeira porque tiraram do isolamento muitos núcleos populacionais, criaram condições de maior acessibilidade entre os diferentes pontos da Ilha, fizeram chegar a todos os lugares mais informação e desenvolvimento. Mais importante que esta obra só é possível considerar a extinção do regime de colónia¹⁸, autêntica reforma agrária que foi feita

¹⁷ **As Vias Expresso** correspondem a estradas com a velocidade máxima de circulação de 80 Km/hora fora das localidades e compostas por uma única faixa. **As Vias Rápidas** têm como velocidade máxima 100 Km/hora e têm duas faixas.

¹⁸ “O **contrato de colónia** existente no Arquipélago da Madeira surgiu no século XVI e, segundo alguns historiadores, é uma viciação do contrato de sesmarias, subordinado ao morgadio. O proprietário, dono da terra (senhorio) entrega-a a outra pessoa (o colono). Neste contrato, o colono, o que cultiva a terra (as benfeitorias), recebe metade das produções ou rendimentos, sendo a outra metade para o senhorio. Fica ainda ao cargo do colono todas as despesas exigidas pelas culturas” (Silva *et al*, 1984, p.290), adaptado.

nesta região, já após a Revolução de 25 de Abril de 1974 e que esteve em vigor neste arquipélago durante séculos.

A via entre Machico e o Caniçal inaugurada em 2004, que tem o maior túnel duplo de Portugal com 2140 metros, pode ser dada como exemplo emblemático desta grande obra. Nesse mesmo ano foi aberto o túnel que liga o Faial a Santana, na encosta norte, só com uma faixa, com 3167 metros.

Tendo em atenção a orografia da Ilha e a dispersão da população, estas infra-estruturas foram muito onerosas. A título de exemplo, podemos referir que a construção da Via Rápida iniciada em 1989, entre a Ribeira Brava e Machico (figura 30), e inaugurada no ano 2000, importou em mais de 600 milhões de euros. O túnel da Encumeada que corta toda a Cordilheira Central, com 3100 metros de comprimento, custou cerca de 26 milhões de euros por Km² o que equivale a um custo total de 80 milhões de euros. O troço Machico/Caniçal importou em 156 milhões de euros.

Na construção destes eixos estruturantes, tem havido a preocupação de uni-las às principais povoações da Região através de novas ligações secundárias, promovendo-se, assim, o reforço da coesão territorial, económica e social. Desta forma, as oportunidades de desenvolvimento são alargadas a uma maior percentagem de população, sem contudo deixar de se sentir isolada, porque insular, num mundo cada vez mais globalizado.

Actualmente, encontra-se em execução uma nova via rápida à cota 500 (já referida neste estudo), que irá melhorar a acessibilidade às zonas altas do concelho do Funchal, criando novas dinâmicas de expansão do espaço urbano. Está planeada, ainda, a Via Expresso que ligará São Vicente a Santana e a que ligará os Prazeres ao Porto Moniz. Com estes projectos concluídos será possível dar “a volta à Ilha” através da Via Rápida e Vias Expresso, não em dois dias, como quando foi inaugurada a Estrada Regional, em 1955, mas, em pouco mais de meio-dia.

Toda esta estrutura viária envolveu uma multiplicidade de agentes e de funções e passou a desempenhar um papel central no reordenamento do território madeirense. A Ilha tornou-se mais pequena, em relação à distância tempo, o que tem

vantagens para quem se desloca por questões de trabalho: são os novos nómadas/sedentários, que se deslocam diariamente para o seu trabalho, em qualquer parte da Ilha, independentemente da distância quilométrica, mesmo vivendo no Funchal ou arredores. Mas, como todos os fenómenos, para além das vantagens também há desvantagens que se prendem com a não fixação da população junto aos locais de trabalho. Temos o exemplo do que se passa com os professores. Regra geral, aqueles que são de Portugal Continental e que estão colocados em escolas situadas em áreas rurais da Madeira preferem alugar casa junto à escola onde vão trabalhar. Os que são naturais da Ilha e que aqui têm as suas famílias, optam por se deslocar diariamente de casa para o trabalho e vice-versa, uma vez que aumentou a acessibilidade, mesmo que tenham de percorrer distâncias maiores e os custos em transporte sejam mais elevados. Assim, não têm de pagar o aluguer de duas casas ou apartamentos e vivem junto das suas famílias.

Para além da distância, temos também de contar com o preço do solo e do aluguer das casas. Actualmente, há casais jovens que trabalham em Machico e que procuram casa em Santana devido ao preço dos alojamentos serem muito mais acessíveis nesta cidade, o que compensa o gasto diário de combustível. Por razões idênticas e, ainda, pela pouca oferta de alojamentos em Câmara de Lobos, casais jovens deste concelho têm optado pela compra ou aluguer de alojamento no Caniço.

2. O impacto do novo desenho da rede viária e dos meios de transporte no desenvolvimento urbano

O desenvolvimento dos meios de comunicação e de transporte, no século XX, levou a uma nova dinâmica do centro e da periferia das cidades, conduzindo a profundas transformações na organização e sua expansão do espaço urbano, sobretudo com a banalização do uso do automóvel particular. Este invade áreas muito afastadas, possibilita o crescimento do tipo suburbano e periurbano, de forma mais ou menos caótica, em função do traçado das novas vias que vão sendo criadas, dispersa as residências levando-as para lugares cada vez mais distantes e contribui para o aparecimento de novas centralidades.

O tecido urbano vê-se, desta forma, alterado, com uma expansão em superfície, de forma descontínua, devido à criação de corredores pelas novas vias de comunicação. Os lugares cortados pelas auto-estradas perdem importância em função dos nós que ganham maior conectividade, com a possibilidade de criação de novos centros (policentrismo), dando origem a uma alteração da malha urbana. Esta é redesenhada em função de novos pólos de atracção, em especial os grandes centros comerciais, e da abertura de novas redes de comunicação que acentuam, ainda mais, o policentrismo, agravado pela utilização, cada vez maior, do automóvel particular.

Nos novos pólos criados diversificam-se os espaços: bairros dormitórios que albergam as classes com menor poder financeiro, condomínios fechados para as famílias mais abastadas, concentração do comércio e dos serviços nas zonas de compras e de lazer. São espaços com diferente valor e prestígio consoante a sua localização, qualidade *standing* dos edifícios, acessibilidade e vizinhança.

O novo desenho das vias de comunicação na Madeira, programadas com grande autonomia em relação aos Planos Directores Municipais, tem tido um papel importante na transformação do território no que concerne à redefinição de novas frentes de urbanização como resultado da alteração das acessibilidades e aumento da mobilidade. São estas infra-estruturas de acessibilidade que estão a estruturar e direccionar os fluxos de pessoas e de mercadorias e que contribuem para que haja uma maior interconexão e desenvolvimento entre espaços urbanizados, deixando, no entanto, lugares esquecidos, alguns deles com um passado histórico importante. A construção destas novas vias de comunicação veio dar maior equidade à população, continuando, contudo, a verificar-se desigualdades demográficas e funcionais, apesar de o esforço do Governo e das edilidades na construção de infra-estruturas básicas, culturais e desportivas.

Para verificar o impacto que as novas vias de comunicação têm no desenvolvimento dos centros urbanos e áreas rurais circundantes fizemos o levantamento das funções existentes nas freguesias dos concelhos da Calheta e de

Santana e a data em que foram concedidos os respectivos alvarás para o seu funcionamento. O concelho da Calheta foi escolhido por se situar na parte mais ocidental da Ilha e Santana por se localizar na encosta norte da Madeira. Estes dois concelhos têm freguesias servidas pela Via Expresso e outras que são atravessadas, somente, pela Estrada Regional (figura 30).

Nesta análise não foram incluídas as indústrias, nomeadamente, oficinas de granitos, serralharias, carpintarias, venda de materiais de construção e os serviços públicos, nomeadamente escolas públicas, centros de saúde, câmaras municipais, bombeiros. Esta selecção deve-se ao facto de que, enquanto o comércio e os serviços privados procuram lugares para se fixar em que haja mais população residente ou de passagem, a localização das indústrias não está tão condicionada a este factor. Poderá ter como prioridade uma maior acessibilidade, mas não dentro das localidades. Já a localização dos serviços públicos depende das políticas do Governo.

No concelho da Calheta, a Via Expresso atravessa as freguesias da Calheta (sede de concelho), Arco da Calheta, Estreito da Calheta e prolonga-se até metade da freguesia dos Prazeres (fig. 30). Ainda há boas ligações, feitas recentemente, com o Jardim do Mar e Paul do Mar. A Fajã da Ovelha e Ponta do Pargo são servidas, somente, pela Estrada Regional.

As datas escolhidas neste estudo tiveram como referência uma época muito anterior à abertura da Via Rápida Ribeira Brava/ Machico (ano 2000) e da Via Expresso Ribeira Brava/ Calheta (ano de 2004).

Até 1988, o comércio e os serviços restringiam-se, nestas freguesias, a tabernas, bares, mercearias e pastelarias (anexo 1), havendo maior quantidade de pedidos de alvarás para funcionamento de estabelecimentos destas funções no Arco da Calheta, que só começa a ser ultrapassada pela freguesia da Calheta a partir do ano 2000 (tabela 7).



Figura 30 – Principais vias que ligam as freguesias do Concelho da Calheta

Fonte: Equipamentos e Serviços de Apoio à População (2004) – RAM.

Esta situação deve-se ao facto de o Arco da Calheta ser atravessada pela Estrada Regional, tirando importância à Vila da Calheta, com o declínio do transporte de cabotagem.

Note-se que a Fajã da Ovelha, lugar mais distante do centro urbano da Calheta, logo após a Ponta do Pargo, detém um número de unidades de comércio alimentar muito próximo da Calheta e do Arco da Calheta, até 1988, mas que se restringia a mercearias (vendas) - (anexo 2).

Entre 1989 e 1999 o comércio alimentar sofre uma quebra em todas as freguesias, com excepção do Estreito da Calheta. Nos quatro anos seguintes a situação mantém-se estacionária apesar de ter sido inaugurada a Via Rápida entre o Funchal/Ribeira Brava e a Via Expresso até à Calheta. Só o Estreito da Calheta apresenta uma quebra neste período do número de alvarás concedidos para o funcionamento dos estabelecimentos de comércio alimentar. A partir de 2004 a evolução é muito semelhante ao período anterior (gráfico 5).

Freguesias	Comércio alimentar				Serviço				Comércio em Geral				Total
	Até 1988	1989 - 1999	2000 - 2004	> 2004	Até 1988	1989 - 1999	2000 - 2004	> 2004	Até 1988	1989 - 1999	2000 - 2004	> 2004	
Calheta	6	2	2	2	11	28	29	9	0	6	5	13	124
Arco da Calheta	6	3	1	3	17	13	6	10	0	2	6	6	73
Estreito da Calheta	2	5	2	0	5	4	8	1	0	1	3	1	31
Ponta do Pargo	4	1	1	0	7	7	5	0	0	4	1	2	32
Prazeres	0	1	0	0	5	7	3	3	0	0	1	1	21
Fajã da Ovelha	5	0	1	1	10	4	5	4	0	0	1	0	32
Jardim do Mar	1	0	0	0	1	1	1	3	0	0	0	0	7
Paul do Mar	1	0	2	0	3	2	6	4	0	0	1	0	19
Total	25	12	9	6	59	66	53	34	0	13	18	22	339

Tabela 7 – Número de alvarás concedidos para abertura das unidades funcionais – concelho da Calheta
Fonte: Câmara Municipal da Calheta (dados recolhidos em Março de 2009 pela autora).

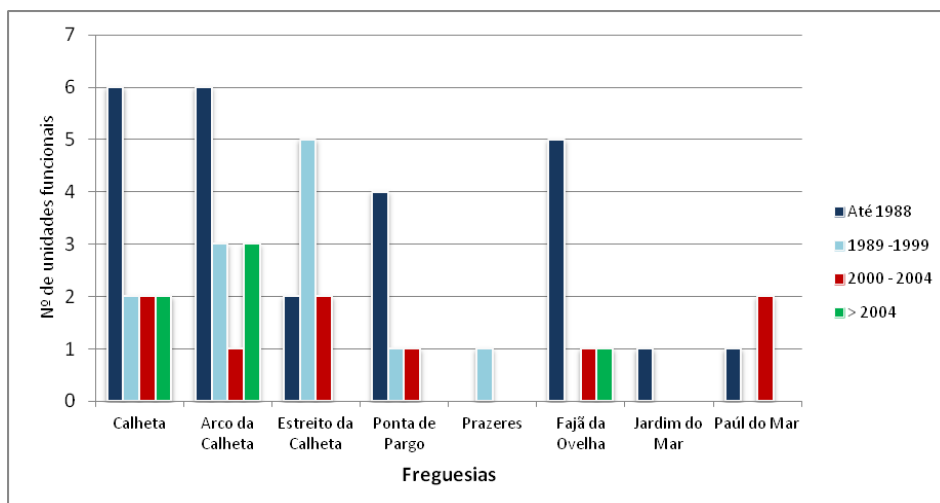


Gráfico 5 – Número de unidades funcionais **de comércio alimentar** e datas em que foram concedidos os alvarás – Concelho da Calheta.

Fonte: Câmara Municipal da Calheta (Março de 2009).

Quanto aos serviços, a freguesia do Arco da Calheta é a que apresentava maior número de unidades funcionais até 1988, que correspondiam, quase todos, a restaurantes, bares e pastelarias. A partir desta data, a freguesia da Calheta ultrapassa todas as outras e assiste a uma diversificação de serviços, desde bancos, escolas de condução, agências funerárias, companhias de seguros, escritórios forenses entre outros, enquanto nas restantes freguesias são registadas um número mínimo deste tipo de funções, nomeadamente escritórios, cabeleireiros, bancos, agências funerárias e um consultório médico (gráfico 6).

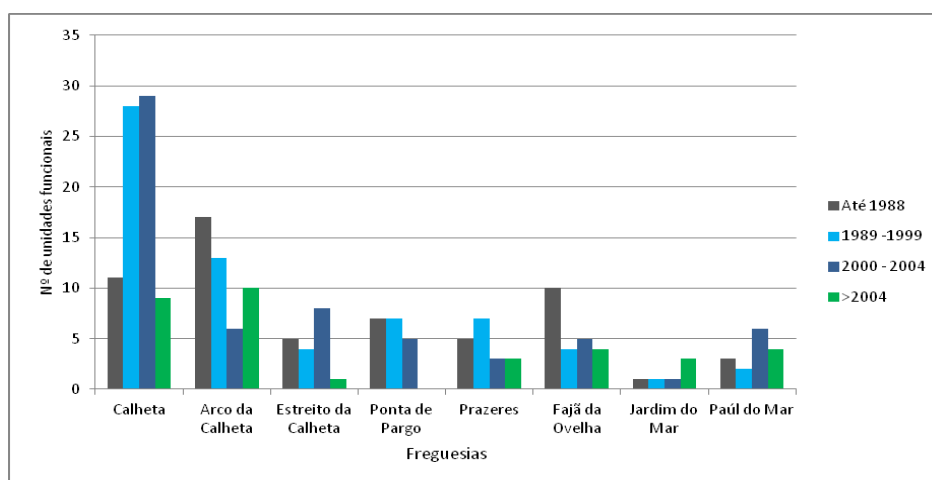


Gráfico 6 - **Serviços** - Número de unidades funcionais em funcionamento e datas em que foram concedidos os respectivos alvarás - Concelho da Calheta.

Fonte: Câmara Municipal da Calheta (Março de 2009).

No Jardim do Mar e Paul do Mar, a partir de 1999 surgem alguns serviços ligados ao turismo, embora em pequeno número, nomeadamente, aparthotel, residencial e um banco.

Em relação ao comércio em geral, a Calheta sobrepõe-se a todas as outras até 1988, enquanto entre os anos 2000 e 2004 o Arco da Calheta ultrapassa a sede de concelho. A partir de 2004, a Calheta tem um acréscimo muito superior às restantes freguesias do concelho, com a abertura de 13 unidades (gráfico 7).

No Jardim do Mar e no Paul do Mar, o comércio em geral limita-se a um bazar de vendas de produtos turísticos.

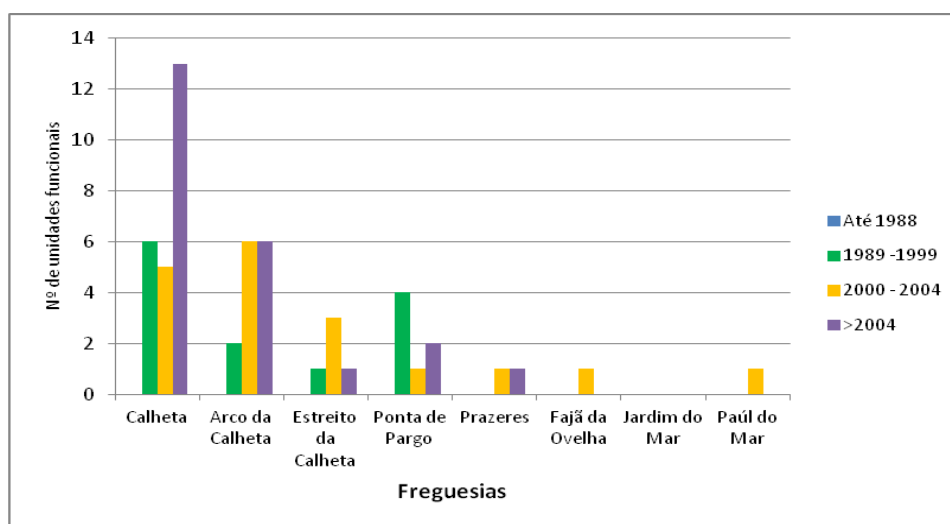


Gráfico 7 – **Comércio em geral** - Número de unidades funcionais e datas em que foram concedidos os respectivos alvarás – Concelho da Calheta.
Fonte: Câmara Municipal da Calheta (Março de 2009).

A maior acessibilidade ao Jardim do Mar e Paul do Mar, criada pelo alargamento da via que liga a Estrada Regional a estes lugares, e a construção de um túnel que estabelece a ligação entre estas duas freguesias, vieram dar-lhes nova dinâmica. A esta nova acessibilidade junta-se a construção de passeios e jardins que as tornaram mais atractivas para o investimento privado relacionado com o turismo.

Embora estas duas freguesias estejam muito próximas uma da outra e ambas estejam assentes sobre fajãs, há diferenças entre elas: a maior acessibilidade ao Jardim do Mar não trouxe grandes alterações ao comércio local, enquanto o Paul do Mar,

lugar mais longínquo, ao ser construído o túnel de ligação entre elas, encurtou a distância levando a um maior desenvolvimento.

No Paul do Mar, terra de pescadores e alguma agricultura, foram construídas boas vivendas que se distribuem pela parte central e ocidental desta fajã, lado a lado com o bairro social dos pescadores. A única explicação para o maior desenvolvimento pode estar relacionada com o dinheiro ganho na pesca, em países estrangeiros, com predominância do Panamá. Muitos homens desta terra trabalham durante parte do ano na faina da pesca, naquele país, ganhando o suficiente para fazerem as suas novas residências e dando movimento aos bares e restaurantes quando regressam à Madeira. A maior acessibilidade a este lugar tem atraído o investimento privado destes filhos da terra. Esta tradição de emigrar já vem de longe. No século XIX, em San Diego, Califórnia, uma colónia de pescadores do Paul do Mar abastecia de peixe parte daquele Estado, explorando pesqueiros do Pacífico, com embarcações a vapor de alto mar (Pereira, 1968, p. 282).

No Jardim do Mar, a construção de uma *promenade* junto ao mar, tornou-a mais atractiva aos visitantes, mas a colocação de quebra-mares para sua protecção, tirou a possibilidade de desenvolver um turismo que estava a dar os primeiros passos, ligado à actividade do surf.

Conclui-se que, a chegada da Via Expresso ao concelho da Calheta ainda não teve grande impacto no comércio local, com excepção da Vila da Calheta. Há um maior desenvolvimento do comércio no centro da Vila, sede de concelho, junto ao litoral, em redor da marina e da praia de areia artificial e no Sítio da Estrela, também pertencente a esta freguesia. Este local detém um comércio tradicional que começou a desenvolver-se quando da substituição do transporte de cabotagem pelo rodoviário, com a construção da Estrada Regional, nos meados do século XX.

O maior desenvolvimento destas freguesias reflecte-se no estilo de vida da população, que, por sua vez, influenciou a mudança de funções: o comércio alimentar do tipo mercearia, foi substituída por minimercados, as tabernas e casas de pasto deram lugar aos *snack-bares* e restaurantes, respectivamente. As lojas gerais, que

vendem todo o tipo de produtos, ainda existem mas têm tendência a se concentrar nos núcleos populacionais rurais, nas proximidades das igrejas e ao longo da Estrada Regional. Em contrapartida, aparece um novo tipo de comércio de pronto-a-vestir e de serviços, nomeadamente, escritórios e consultórios médicos, sobretudo na sede de concelho, embora em número reduzido (anexo 1).

Considerando que muitas das funções mais banais acompanham a mobilidade da população, foi feita uma análise à evolução da população e de alojamentos ente 1950 e 2011 nas freguesias do concelho da Calheta (tabela 8).

Freguesias	População Residente					T V Pop. 1950 - 1970	T V Pop. 1970 - 1991	T V Pop. 1991 - 2001	T V Pop. 2001 - 2011
	1950	1970	1991	2001	2011				
Calheta	5376	4044	3209	3105	3160	- 24,7	- 20,6	- 3,2	1,7
Estreito da Calheta	3432	2008	1734	1630	1605	- 41,4	- 13,6	- 6,0	- 1,5
Arco da Calheta	5789	4126	3605	3241	3168	- 28,7	- 12,6	- 10,1	- 2,2
Prazeres	1345	928	713	672	704	- 31,0	- 23,1	- 5,7	4,7
Ponta do Pargo	3266	2066	1349	1145	909	- 36,7	- 34,7	- 15,1	- 20,6
Paul do Mar	1835	900	851	885	871	- 50,9	- 5,4	4,0	- 1,5
Jardim do Mar	466	362	204	252	203	- 22,3	- 43,6	23,5	- 19,4
Fajã da Ovelha	2569	1640	1340	979	899	- 36,1	- 18,3	- 24,1	- 7,2
Total	24 078	16074	13 005	11946	11519	- 33,2	- 19,1	- 8,1	- 3,5

Tabela 8 - Concelho da Calheta – Evolução demográfica por freguesia (1950 - 2011)

Fonte: INE

(censos 2011- dados preliminares)

Ao nível demográfico, o concelho da Calheta registou decréscimos sucessivos entre 1950 e 2011 (-52,1%), sendo a maior perda registada entre 1950 e 1970 (- 33,2%), com o Paul do Mar a ver partir mais de metade da população residente. Entre 1950 e 1991, grande parte das freguesias perdeu mais de 40% dos seus residentes (tabela 9), que se deveu, principalmente, ao fenómeno emigratório.

Apesar das infra-estruturas criadas, entre 1991 e 2011, este concelho continuou a perder população. As freguesias do Paul do Mar e Jardim do Mar que tinham tido um acréscimo de 23,5% e 4%, respectivamente, entre 1991 e 2001, viram esta tendência mudar para valores negativos na última década (- 19,4 e -1,5, respectivamente), apesar da melhor acessibilidade (gráfico 8). A Ponta do Pargo é a freguesia que apresentou maior decréscimo nestas duas últimas décadas. A Calheta e os Prazeres, depois de décadas de decréscimo populacional, vêem a população residente aumentar entre

2001 e 2011, embora com percentagem reduzida (gráfico 8). Com a construção do campo de golfe e a chegada da Via Expresso à Ponta do Pargo, é previsível que possa aumentar a população residente nesta freguesia.

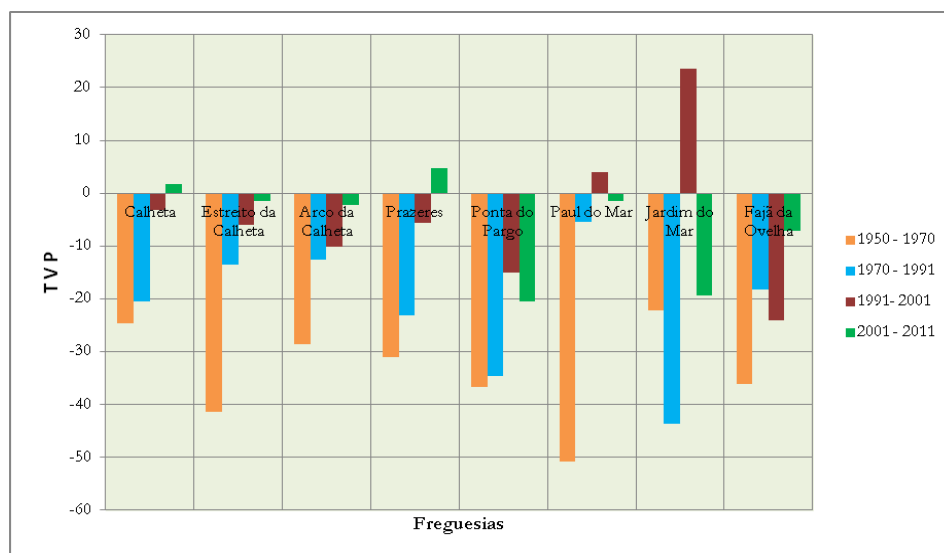


Gráfico 8 – Evolução da taxa de variação da população entre 1950 e 2011 – Freguesias do concelho da Calheta

Fonte: INE

Em relação ao número de famílias, há um decréscimo em todas as freguesias entre 1970 – 1991, enquanto entre 1991 – 2001 observamos um aumento em todas elas, com excepção da Ponta do Pargo e da Fajã da Ovelha (tabela 9).

Freguesias urbanas	Famílias residentes				T V Famílias 1970 -1991	T C Famílias 1991 – 2001	T C Famílias 2001-2011
	1970	1991	2001	2011			
Calheta	1017	995	1065	1175	- 2,16	7,1	10,3
Estreito da Calheta	548	522	554	615	- 4,7	6,1	11,0
Arco da Calheta	1065	1058	1095	1153	- 0,65	3,5	5,3
Prazeres	256	214	243	280	- 16,4	13,5	15,2
Ponta do Pargo	530	421	396	358	- 20,5	- 5,9	- 9,6
Paul do Mar	256	251	258	271	- 1,9	2,7	5,0
Jardim do Mar	86	69	82	87	- 19,7	18,8	6,1
Fajã da Ovelha	501	434	378	379	- 13,3	- 12,9	0,2
Total	4259	3964	4071	4318	- 6,9	2,7	6,0

Tabela 9 – Evolução da Taxa de Variação das famílias residentes – freguesias do concelho da Calheta (entre 1970 e 2011)

Fonte: XI Recenseamento da População 1970/ 1º Recenseamento da Habitação
XIII Recenseamento Geral da população 1991/ III Recenseamento Geral da Habitação
XIV Recenseamento Geral da população 2001/ IV Recenseamento Geral da Habitação
Censo 2011 (dados preliminares).

Neste período destacam-se o Jardim do Mar e Prazeres com 18,8 % e 13,5% de acréscimo, respectivamente, o que pressupõe famílias de tamanho mais reduzido, o regresso de população emigrante à sua terra natal, ou a constituição de novos casais. Entre 2001 e 2011, Prazeres mantém o maior acréscimo (15,2%), enquanto a Ponta do Pargo é a única que continua a apresentar valores negativos (tabela 9).

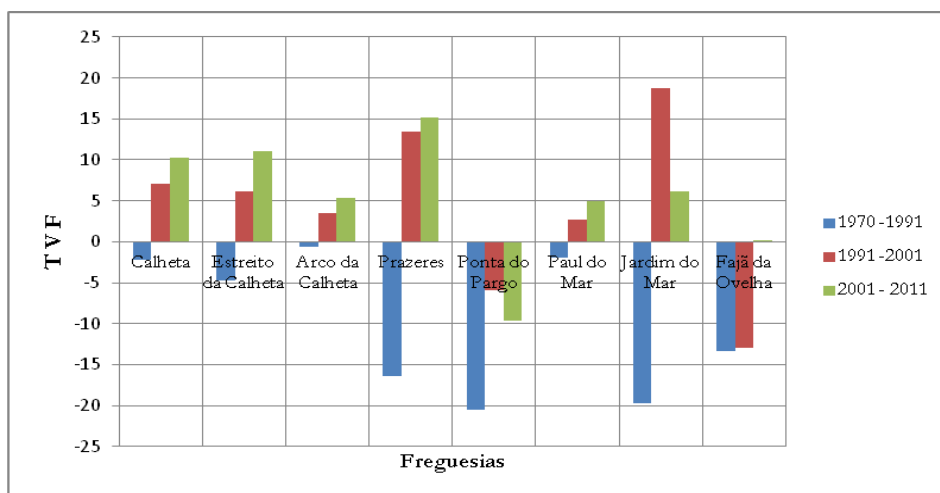


Gráfico 9 - Evolução da taxa de variação das famílias residentes – freguesias do concelho da Calheta (1970 – 2011).

Fonte: XI Recenseamento da população 1970/ 1º Recenseamento da Habitação
XIII Recenseamento Geral da população 1991/ III Recenseamento Geral da Habitação
XIV Recenseamento Geral da população 2001/ IV Recenseamento Geral da Habitação
Censo 2011 (dados preliminares).

O crescimento negativo do número de famílias, entre 1970 – 1991, não se reflecte no número de alojamentos familiares, com excepção do Paul do Mar e Ponta do Pargo (tabela 10).

Freguesias urbanas	Nº de Alojamentos familiares				T V Aloj. Familiares (1970 -1991)	T V Aloj. Familiares (1991 – 2001)	T V Aloj. Familiares 2001 – 2011
	1970	1991	2001	2011			
Calheta	1336	1367	1611	1915	2,3	17,8	18,8
Estreito da Calheta	740	800	856	994	8,1	7,0	16,1
Arco da Calheta	1308	1459	1541	1880	11,5	5,6	22,0
Prazeres	328	403	360	466	22,8	-10,7	29,4
Ponta do Pargo	723	723	761	771	0,0	5,2	1,3
Paul do Mar	338	301	350	422	- 10,9	16,3	20,5
Jardim do Mar	106	124	143	148	16,9	15,3	3,5
Fajã da Ovelha	686	737	773	701	7,4	4,8	- 4,6
Total	5565	5914	6395	7297	6,2	8,1	14,1

Tabela 10 - Evolução do número de alojamentos familiares – freguesias do concelho da Calheta (1970 – 2011)

Fonte: XI Recenseamento da população 1970/ 1º Recenseamento da Habitação.
XIII Recenseamento Geral da população 1991/ III Recenseamento Geral da Habitação.
XIV Recenseamento Geral da população 2001/ IV Recenseamento Geral da Habitação.

Na década seguinte a Calheta, Paul do Mar e Jardim do Mar são as que registaram maior aumento de alojamentos. Entre 2001 e 2011 somente a Fajã da Ovelha registou valor negativo (- 4,6%). É de referir que os alojamentos familiares incluem as casas de uso secundário que têm tido maior procura nesta última década neste concelho.

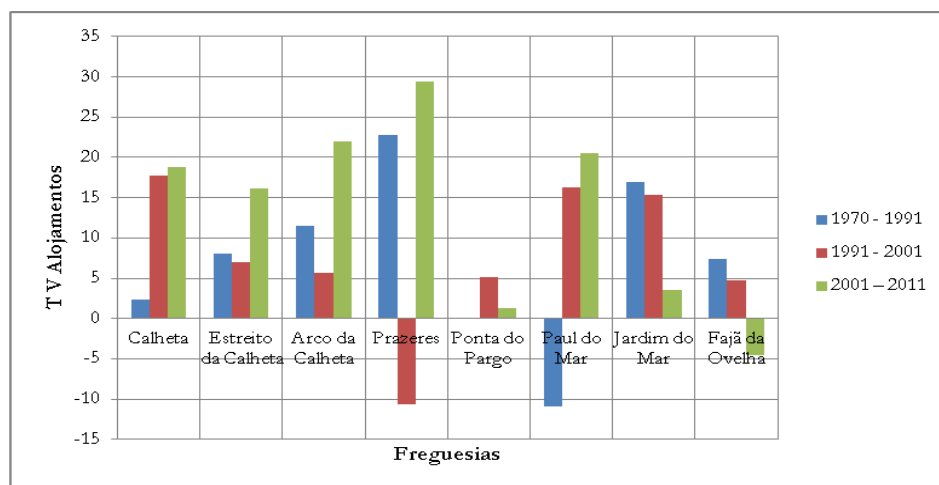


Gráfico 10 - Evolução da taxa de variação dos alojamentos familiares nas freguesias do concelho da Calheta (1970 – 2011).

Fonte: XI Recenseamento da população 1970/ 1º Recenseamento da Habitação.

XIII Recenseamento Geral da população 1991/ III Recenseamento Geral da Habitação.

XIV Recenseamento Geral da população 2001/ IV Recenseamento Geral da Habitação.

Conclui-se que a Via Expresso Ribeira Brava/Prazeres, assim como a construção do túnel que liga o Jardim do Mar ao Paul do Mar encurtaram as distâncias, criaram novas acessibilidades e maior dinâmica funcional traduzida na diversificação de funções e no aumento de unidades funcionais na Vila da Calheta. Contudo, os seus efeitos ainda não são visíveis ao nível da fixação da população nestes lugares, embora haja aumento do número de famílias e, consequentemente, de alojamentos. A maior procura de residências de uso secundário, que passou de 120 alojamentos em 1991 para 1443 em 2001, fenómeno a que não é alheio a maior acessibilidade, muito contribuiu para o aumento dos alojamentos.

Como já foi referido, para que o estudo fosse mais aprofundado e tendo em vista conclusões com menor margem de erro, para além do concelho da Calheta foi estudado o concelho de Santana, escolhido em função da sua localização na encosta

norte da Ilha da Madeira e devido à sua Vila ter sido elevada à categoria de cidade no ano de 2004, ano em que a Via Expresso chegou a este lugar, atravessando em túnel a cordilheira central que separa a encosta norte da encosta sul da Madeira. Este túnel, com mais de 3 quilómetros de extensão, liga a população do Porto da Cruz ao Faial e Santana.

Para esta análise foram tomados como referência dois tempos distintos (1990 e 2007), o primeiro por se situar antes da construção da Via Expresso (2004) e o segundo porque tem possibilidade de reflectir os efeitos da construção daquela via.

O concelho de Santana tem características muito próprias e singulares, marcado pela presença da floresta laurissilva e realçada pela sua orografia. Este recurso patrimonial assume um papel vital na política de desenvolvimento do concelho, com incidência no turismo.

Na análise que foi feita, seguindo o mesmo critério da Calheta, não foram contabilizadas as funções correspondentes aos serviços públicos, todas elas localizadas na Freguesia de Santana, sede de concelho, nomeadamente, Correios, Polícia, Bombeiros, Finanças, Registo Civil, Cartório, Empresa de Electricidade, Empresa de Telecomunicações, Mercado Abastecedor e Conservatório de Música. Também não fizeram parte desta relação os Centros de Saúde e as Escolas básicas do 1º ciclo e os Clubes Desportivos que aparecem em todas as freguesias.

Por pertencerem ao Sector Secundário, não foram contabilizadas a serralagem, a carpintaria, oficina e empresa de alumínios.

Freguesias	Comércio alimentar,		Serviços		Comércio em geral		Total		Taxa de Variação
	1990	2007	1990	2007	1990	2007	1990	2007	
Faial	2	2	4	12	2	2	8	16	100
São Roque do Faial	2	0	0	0	0	0	2	0	- 100
Santana	10	8	13	35	17	25	40	68	70
Ilha	1	1	0	0	0	0	0	0	0
São Jorge	3	5	3	7	7	9	13	21	61,5
Arco de São Jorge	4	5	1	1	1	0	6	6	0
Total	22	21	21	55	27	36	70	112	60,0

Tabela 11 – Funções e unidades funcionais e datas em que foram concedidos os respectivos alvarás de funcionamento por freguesia - concelho de Santana (1990 e 2007)

Fonte: Câmara Municipal de Santana (dados cedidos em Março de 2009).

De 1990 a 2007 houve uma taxa de variação de 60,9% de alvarás concedidos para abertura de funções no concelho de Santana, só que este não se fez sentir de forma equitativa em todas as freguesias (tabela 11).

São as freguesias do Faial e de Santana, pontos de passagem da Via Expresso (figura 31) que registam maiores acréscimos, seguindo-se São Jorge, enquanto a freguesia da Ilha, situada na Achada do Marques, local muito isolado até há relativamente pouco tempo devido à falta de estrada, não tem funções para além de bares (anexo 4).

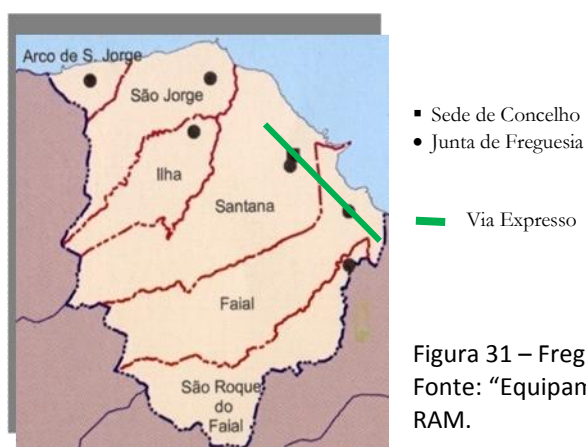


Figura 31 – Freguesias do Concelho de Santana e Via Expresso.
Fonte: “Equipamentos e Serviços de Apoio à População (2004) – RAM.

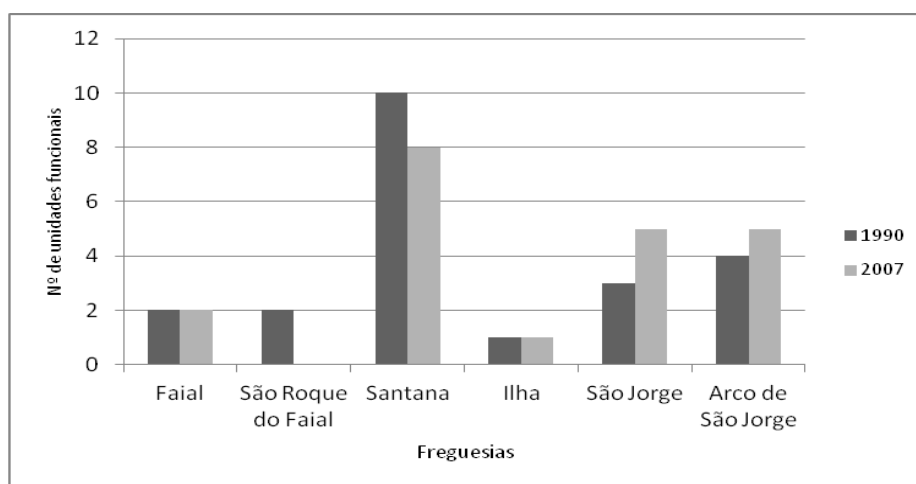


Gráfico 11 – Número de alvarás de unidades funcionais – **Comércio alimentar**
Freguesias do concelho de Santana (1990 e 2007).

Fonte: Câmara Municipal de Santana (Março de 2009).

O maior número de licenças passadas foi para a abertura de supermercados (anexo 4), sendo a freguesia de Santana a que apresentou maior número de alvarás nos períodos considerados, tendo registado, contudo, um decréscimo de cinco unidades entre estes dois anos (gráfico 11).

Em relação aos serviços, são os restaurantes que registaram maior acréscimo, concentrando-se estes em Santana e no Faial. Também é na freguesia de Santana onde se localiza a maior parte dos serviços, tendo havido uma maior diversificação destes entre os períodos considerados, nomeadamente gabinete de contabilidade, clínica veterinária, creche, consultório médico, *stand* de automóveis (anexo 4).

A Ilha e São Roque do Faial não apresentaram nenhum pedido de abertura de funções relacionadas com serviços, tanto em 1990 como em 2007 (gráfico 12).

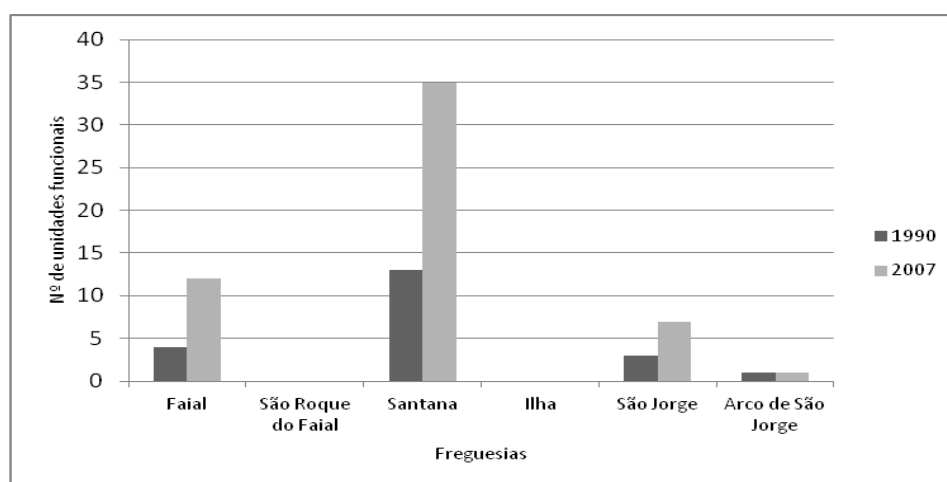


Gráfico 12 – Número de alvarás de unidades funcionais – **Serviço** - Freguesias do concelho de Santana (1990 e 2007).

Fonte: Câmara Municipal de Santana (Março de 2009).

O mesmo se passa com o comércio em geral (gráfico 13). À freguesia de Santana foi concedido mais do dobro do número de alvarás para abertura de unidades funcionais, do que às restantes freguesias, tendo-se registado um maior aumento entre 1990 e 2007 nesta freguesia, seguindo-se São Jorge. O Faial estagnou no que se relaciona com o comércio em geral, tendo sido aberta uma loja de electrodomésticos e uma farmácia (anexo 4).

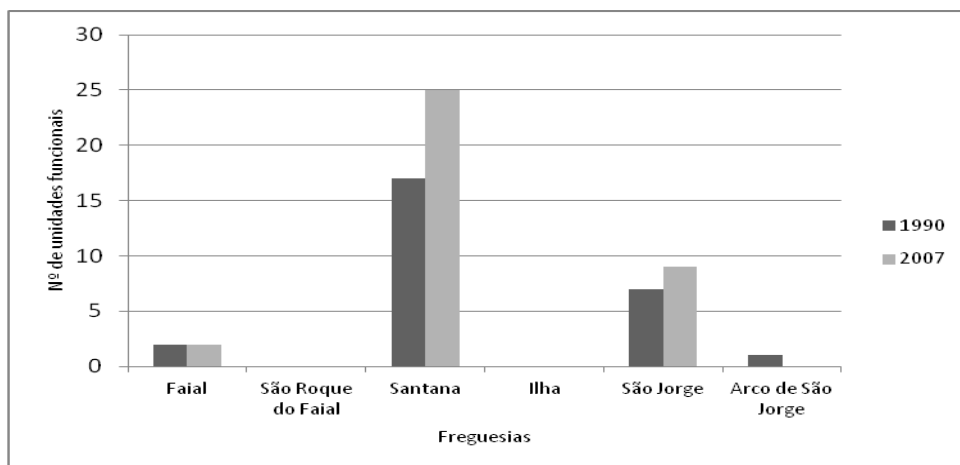


Gráfico 13 – Número de alvarás de unidades funcionais – **Comércio em geral**
Freguesias do concelho de Santana.

Fonte: Câmara Municipal de Santana (Março de 2009).

Esta situação vem demonstrar que a maior acessibilidade criada pela abertura de novas vias de comunicação tem tido influência no desenvolvimento de Santana, tanto em relação ao número de unidades funcionais, como no aparecimento de funções de nível mais elevado. Para além da maior acessibilidade, este facto deve-se, também, à elevação de Santana a cidade e ao facto de terem sido construídas novas infra-estruturas que atraem a população nas férias e fins-de-semana, nomeadamente o Parque Temático e alguns restaurantes e hotéis.

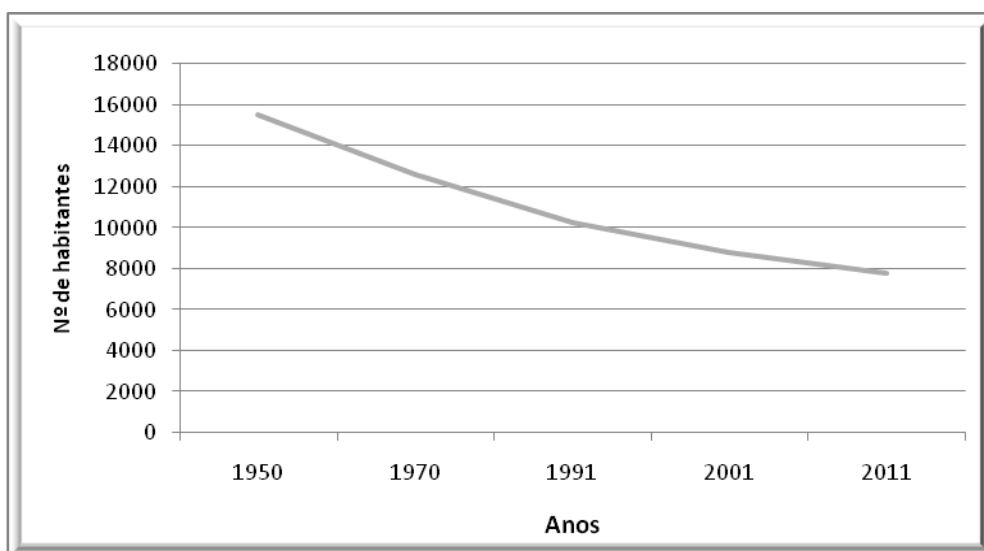


Gráfico 14 – Evolução da população residente - concelho de Santana (entre 1950 e 2011)
Fonte: INE.

Quanto à variação da população, o comportamento é diferente daquele que se observa na evolução das funções (gráfico 14).

A população residente no concelho de Santana sofreu um decréscimo entre 1950 e 1960 (gráfico 15), década que coincide com o início da grande corrente emigratória. Este decréscimo prolonga-se até 2011, apesar de haver uma maior acessibilidade provocada pela construção da Via Expresso, a partir de 2004.

Freguesias	População Residente					TV da	TV da	TV da	TV da
	1950	1970	1991	2001	2011	População 1950 -1970	População 1970 -1991	População 1991- 2001	População 2001 - 2011
Faial	4401	3072	2264	1961	1623	- 30,2	- 26,3	- 13,3	- 17,2
São Roque do Faial	1490	1090	1011	927	736	- 26,8	- 7,2	- 8,3	- 20,6
Santana	4953	4507	3892	3439	3271	- 9,0	- 13,6	- 11,6	- 4,8
Ilha	-	-	480	358	256	-	-	- 25,4	- 28,5
São Jorge	3810	3139	2010	1610	1493	- 17,6	- 35,9	- 19,9	- 7,2
Arco de São Jorge	889	844	645	509	416	- 5,1	- 23,5	- 21,1	- 18,2
Total	15 543	12 652	10 302	8804	7795	- 18,6	- 18,5	- 14,5	- 11,4

Tabela 12 - Evolução da população – concelho de Santana (1950 – 2011).

Fonte: INE.

Este fenómeno é comum a todas as freguesias, sendo o Faial a que apresenta maior decréscimo entre 1950 e 1970 (- 30,2%), enquanto São Jorge tem uma perda mais elevada entre 1970 e 1991 (- 35,9%). Nas duas décadas seguintes a que regista um decréscimo mais acentuado é a freguesia da Ilha (tabela 12).

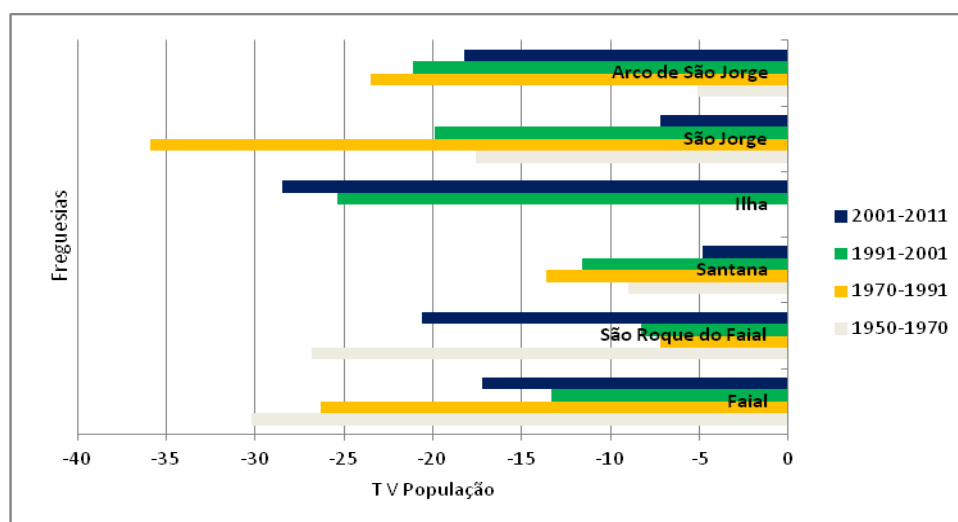


Gráfico 15 – Evolução da taxa de variação da população residente no concelho de Santana, por freguesias (1950 – 2011).

Fonte: INE.

Contrariamente à evolução do número de residentes, a taxa de variação das famílias só apresenta valor negativo, entre 1970-1991, nas freguesias do Faial e de São Jorge (tabela 13). Na década seguinte, a situação altera-se: apresentam crescimento negativo a Ilha, Arco de São Jorge e São Jorge. Na última década são registados valores positivos somente nas freguesias de Santana e São Jorge (gráfico 16).

Freguesias	Famílias residentes				T V das famílias residentes (1970 – 1991)	T V das famílias residentes (1991 – 2001)	T V das famílias residentes 2001 - 2011
	1970	1991	2001	2011			
Faial	683	662	668	638	- 3,1	0,9	- 4,5
São Roque do Faial	251	290	302	268	15,5	4,1	- 11,2
Santana	972	1132	1164	1213	16,4	2,8	4,2
Ilha	-	143	129	108	-	- 9,8	- 16,2
São Jorge	729	615	569	597	- 15,6	- 7,4	8,1
Arco de São Jorge	180	205	187	182	13,8	- 8,7	- 2,6
Total	2815	3047	3019	3006	7,2	- 0,9	- 0,4

Tabela 13 – Evolução do número de famílias residentes – freguesias do concelho de Santana. (1970 – 2011)

Fonte: INE.

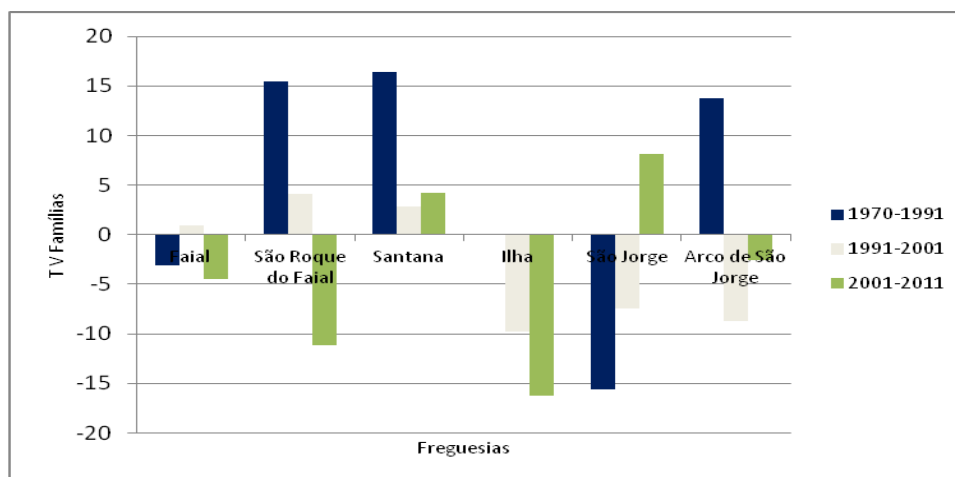


Gráfico 16 – Evolução das taxas de variação das famílias residentes – freguesias do concelho de Santana (1970 – 2011).

Fonte: INE.

Esta variação do número de famílias não tem correspondência à dos alojamentos (tabela 14). Estes apresentam, no total, e em todos os anos considerados, um número muito superior ao das famílias, assim como nas taxas de variação, tendo

sido registados, nesta última década, os valores mais elevados nas freguesias de São Jorge e de Santana (38% e 28,7%, respectivamente), (gráfico 17). Estas duas freguesias foram as únicas que tiveram um aumento do número de famílias nesta última década, embora em número muito mais reduzido que o número de alojamentos (8,1 e 4,2%, respectivamente).

Freguesias	Alojamentos familiares				T V de alojamentos familiares (1970 – 1991)	T V de Alojamentos Familiares (1991 – 2001)	T V de Alojamentos Familiares (1991 – 2001)
	1970	1991	2001	2011			
Faial	826	822	916	1009	- 0,5	11,4	10,1
São Roque do Faial	336	397	395	390	18,1	- 0,5	- 1,2
Santana	1107	1497	1495	1924	35,2	0,1	28,7
Ilha	-	211	203	192	-	- 0,9	- 5,4
S. Jorge	952	858	755	1042	- 9,8	- 12,0	38,0
Arco de São Jorge	213	261	272	337	22,5	- 3,2	8,6
Total	3323	4046	4036	4894	21,7	- 0,2	21,2

Tabela 14 – Evolução dos alojamentos familiares (1970 – 2011) – Freguesias do concelho de Santana.
Fonte: INE.

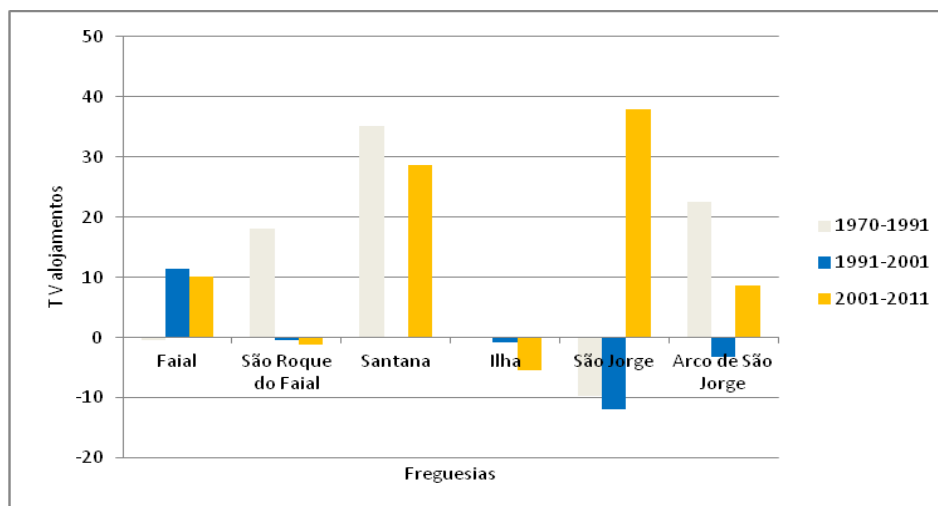


Gráfico 17 – Evolução das taxas de variação dos alojamentos familiares – freguesias do concelho de Santana (1970 – 2011)

Fonte: INE.

Concluimos que a Via Expresso Machico/Santana foi uma “mais-valia” para as populações do concelho de Santana, reflectindo-se no aumento do pedido de abertura de unidades funcionais, sobretudo em Santana e Faial. As freguesias não servidas por esta nova via continuam no esquecimento no que se refere ao comércio e serviços,

nomeadamente, Ilha, Arco de São Jorge e São Jorge, apesar do esforço da autarquia, das Casas do Povo e das Juntas de freguesia na promoção de eventos.

A exemplo do concelho da Calheta, ainda não se verificam reflexos na fixação da população, nem aumento significativo no número de famílias nos lugares servidos pela nova via de comunicação. Pelo contrário, a Via Expresso ao dar maior mobilidade e ao encurtar os espaços, cria novas dinâmicas espaciais, maior facilidade de inter-relações entre os lugares e aumenta a amplitude das deslocações entre os lugares servidos por esta nova via rodoviária, levando a que os activos que trabalham no concelho não tenham necessidade de aí residir. No entanto, o número de alojamentos tem aumentado significativamente em São Jorge e Santana, o que pode estar relacionado com a construção de segundas residências e agregados familiares mais reduzidos, a exemplo do que se passa no concelho da Calheta. Também poderá estar relacionado com a mudança de residência de algumas famílias de outros concelhos, quer da encosta norte, quer de Machico, para Santana e São Jorge. O preço dos apartamentos e de residências têm valores muito mais elevados em Machico que em Santana, o que poderá ser um factor de preferência para residência.

A Câmara Municipal tem impulsionado o sector agrícola dando incentivos, nomeadamente, para plantação de trigo e criando o clube de emprego, tentando dar melhor qualidade de vida à população. Estas medidas, contudo, não têm sido suficientes para atrair população para aí residir.

O Presidente da Câmara deste concelho entende que o turismo é uma das prioridades para o desenvolvimento de Santana e que deverá servir de âncora à criação de mais postos de trabalho e de atracção à população jovem. A passagem de categoria de vila a cidade, a criação do Parque Temático e a chegada da Via Expresso a este concelho foi importante, mas falta o principal que é o interesse de empresas privadas investirem na encosta norte da Ilha.

Considerando, não só as infra-estruturas viárias, mas também a influência dos meios de transporte marítimo e aéreo, foi estudado o concelho do Porto Santo, que coincide com a Ilha do mesmo nome.

A Ilha do Porto Santo, com uma área de 42,76 Km², tem sentido, ao longo do tempo, os efeitos de dupla insularidade.

Durante muitos anos, esta ilha era visitada, sobretudo, por madeirenses que se deslocavam, a maior parte deles, por transporte marítimo. Tendo em consideração este aspecto, analisámos a evolução das diferentes funções e serviços desde 1962, tomando por base o levantamento de dados do “Alvará de Licenciamento Sanitário” que, a partir de 1996 se passou a chamar “Alvará de Licença de Utilização” (quadro nº 12). As datas escolhidas prendem-se com a introdução dos diferentes meios de transporte marítimo na ligação Porto Santo/Madeira.

Antes da construção do aeroporto, no Porto Santo, em 1960, quem queria visitar esta Ilha tinha de passar o “Mar da Travessa”, de águas muitas vezes revoltas, nos “carreiros”, navios costeiros madeirenses (vapores), ou em navios de carga de maior calado, nomeadamente o Madeirense e o Funchalense.

Com a inauguração do aeroporto do Porto Santo em 1960, foi introduzido, nesse ano, o barco a motor “Lisbonense”, para o transporte dos passageiros que se deslocavam de avião até aquela Ilha e que, obrigatoriamente, tinham de fazer a travessia de barco até à Madeira, uma vez que o aeroporto nesta Ilha só foi inaugurado em 1964. Este meio de transporte, de pequeno calado, também passou a ser utilizado por todos aqueles que gostavam de visitar o Porto Santo em período de férias e pelos residentes.

Em 1974, o navio costeiro Pirata Azul passou a fazer a carreira regular Madeira/Porto Santo, o que veio marcar uma primeira etapa na evolução das ligações inter-ilhas.

Em 1984, a inauguração do Porto de Abrigo, situado na parte oriental da Ilha, e nessa mesma década a introdução do *Catamarã Alizur Amarillo*, mais tarde substituído pelo *Independência* e depois pelo *Pátria*, já em 1990, que faziam a travessia Madeira/Porto Santo em pouco mais de hora e meia, contribuíram para o arranque do desenvolvimento turístico desta Ilha.

Em 1995, é fretado a uma empresa alemã, por uma empresa privada madeirense, o *Ferry-boat Lady of Man*.

Em 1996 o *Ferry-boat* Lobo Marinho substitui o *Lady of Man* e é construído nos portos do Porto Santo e do Funchal o sistema *roll-on* e *roll-off* que permite aos *ferry-boats* o embarque e desembarque de viaturas.

Uma última etapa do desenvolvimento do transporte marítimo dá-se em 2003 com a chegada ao Funchal do Lobo Marinho II, feito de raiz para esta travessia, tendo a capacidade para 1200 passageiros e 145 automóveis.

O desenvolvimento do transporte marítimo contribuiu para que, desde 1962, o total de unidades funcionais tenha vindo sempre a aumentar até 2009, passando de 22 para 100 unidades, o que pressupõe um acréscimo de 354,5%. (tabela 15).

Funções	Número de unidades funcionais					Total	%
	1962 - 1970	1971 - 1980	1981 -1990	1991 - 2000	>2001		
Comércio alimentar	2	4	10	3	4	23	8,3
Serviços	20	26	45	46	45	182	65,7
Comércio geral	0	0	0	21	51	72	26,0
Total	22	30	55	70	100	277	100,0

Tabela 15 - Evolução do número de alvarás concedidos para funcionamento de unidades funcionais – concelho do Porto Santo (1962 – 2009).

Fonte: Câmara Municipal do Porto Santo (levantamento de dados feito pela autora em Maio de 2009).

Até 1980 as funções existentes no Porto Santo relacionavam-se com a hotelaria e restauração, bares, tabernas, mercearias, talhos e adegas (anexo 5). Quem queria comprar algum produto de pronto-a-vestir tinha de se deslocar ao Funchal. Na década de oitenta quadruplica o número de bares e de mercearias diminuindo, contudo, o número de restaurantes.

Com o desenvolvimento do turismo, na década de noventa, apoiado na introdução dos *ferry-boats* e na criação de novas infra-estruturas, as unidades comerciais surgem, algumas em sistema de *franchising*. A partir de 1991 o comércio em geral quase que triplica (gráfico 18). Neste comércio ganha importância o pronto-a-

vestir e a venda de bijutarias e acessórios, em regime de *franchising*, num total de 22 unidades, 19 dos quais concentradas no centro da cidade (Junho de 2010). Nos serviços, os restaurantes e bares são os que têm maior representatividade com 52,3% do total dos estabelecimentos, (gráfico 18).

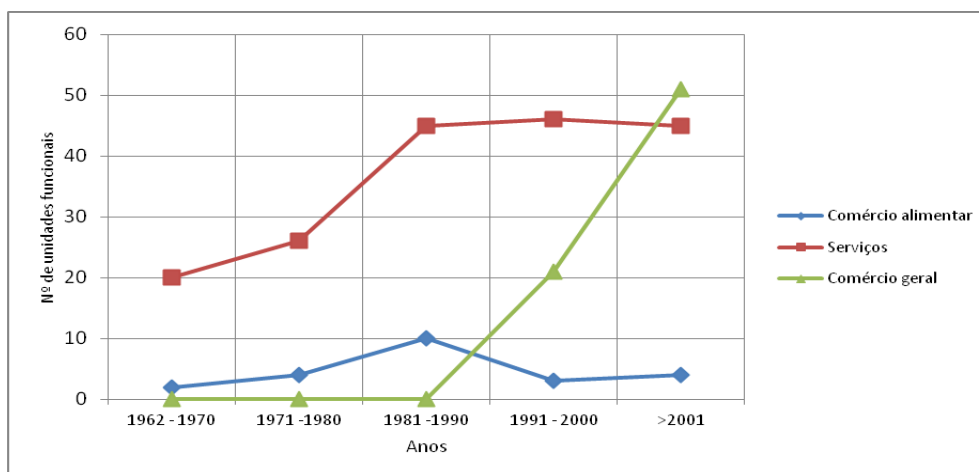


Gráfico 18 - Evolução do número de alvarás concedidos para abertura de unidades funcionais – Concelho do Porto Santo.

Fonte: Câmara Municipal do Porto Santo (elaboração própria).

O crescimento do comércio e dos serviços está relacionado não só com a evolução dos meios de transportes, mas também com a construção de infra-estruturas de iniciativa do Governo Regional e da Câmara Municipal, tendo em vista o desenvolvimento do turismo e o bem-estar da população residente, o que fez incentivar a procura de casas para residência sazonal, principalmente por parte da população madeirense, que as utiliza em fins-de-semana mais alargados e período de férias. São estes novos clientes que, mais do que os turistas, fazem aumentar a procura de novos produtos e criar uma nova dinâmica espacial e social no Porto Santo. Basta observar que o número de casas de uso secundário era de 120 em 1970, passando para 422 em 1991 e para 767 em 2001 (Dantas, 2007, pp. 59-75), prevendo-se um acréscimo nesta última década.

Em relação ao tipo de funções, verifica-se que a evolução do comércio e dos serviços quase fez desaparecer o comércio alimentar, do tipo mercearia, casas de

pasto e tabernas, sendo estas substituídas por minimercados e supermercados, snack-bares, bares e restaurantes (anexo 5). As lojas gerais desapareceram, dando lugar a três lojas de produtos chineses, concentradas no centro da cidade, onde se vende de tudo, e ao comércio de pronto-a-vestir e de acessórios.

Quanto aos serviços, o número de escritórios aumentou o que denota uma nova dinâmica da população activa que se dedica, a maior parte dela, ao sector terciário, sendo o Governo Regional e Câmara Municipal os maiores empregadores, seguindo-se a hotelaria. A construção de vários hotéis e o desenvolvimento do turismo dá trabalho a 25% da população activa da Ilha, o que aumenta a qualidade de vida e desenvolvimento social que se reflecte na forma de viver e de estar da população.

Segundo o estudo promovido pelo INE (2010) sobre o poder de compra concelhio, o Porto Santo ocupa o 7º lugar no ranking nacional. O Porto Santo surge como a cidade insular melhor classificada, facto devido, em larga medida, ao acréscimo do vencimento de 30% aos funcionários públicos relativo ao subsídio de dupla insularidade, ou seja, a 1350 activos naquele sector (ano de 2010).

Apesar de o aumento das funções e do acréscimo das acessibilidades entre 1991 e 2001, houve um decréscimo de residentes no Porto Santo de – 4,9%, nesse período. Entre 2001 e 2011, pelo contrário, foi registado um aumento acentuado (22,5%) o que demonstra que a atractividade desta pequena ilha como termo de residência permanente está a aumentar. Há escolas do primeiro ciclo e secundárias, centro de saúde, campo de golfe, campos de ténis, centro de hipismo, uma boa praia de areia amarela com nove quilómetros de extensão, há segurança, sossego, pouca poluição, podemos dar passeios a pé, sós ou acompanhados, a qualquer hora do dia, foi construída uma ciclovia que tem início no Campo de Baixo e se prolonga até à Calheta. As infra-estruturas criadas e os incentivos dados através do subsídio de insularidade têm servido de alavanca a uma maior atractividade para residência fixa da população, ao longo de todo o ano. Poderão estar neste grupo os casais jovens que querem empatar capital num primeiro negócio, ou os reformados que procuram a segurança, o sossego e a proximidade de todos os serviços.

Julgamos que a sazonalidade, associada aos factores climáticos, difícil de combater em relação ao turismo e o grande isolamento a que o Porto Santo é votado entre Novembro e Março, meses mais frios, de mar revolto, muitas vezes ficando sem transporte aéreo e marítimo durante vários dias, quando as condições atmosféricas não permitem, é a principal causa de não haver, ainda, uma maior atractividade desta Ilha para residência fixa. A Madeira, ao lado, com um clima mais ameno ao longo de todo o ano, principalmente a encosta sul da Ilha, e com maior desenvolvimento, atrai a população madeirense e estrangeira, retirando vantagens ao Porto Santo. Associada a estes factores negativos, alguns hotéis fecham na época de Inverno o que agrava a situação do pequeno comércio e cria mais desemprego.

Entendemos que “vender” o Porto Santo somente como destino sol/praias tem consequências negativas. As condições climáticas adversas durante o Inverno levam as entidades públicas e os empresários a procurarem produtos alternativos que atenuem a sazonalidade. Exemplo disso é a aposta no turismo de saúde e desportivo. A construção de uma Clínica de Talassoterapia, no Hotel Vila Baleira e o tratamento de várias doenças ósseas com areias quentes no Hotel do Porto Santo, poderá acrescentar valor ao destino turístico, podendo ser uma alavanca para a procura do Porto Santo no Inverno, de forma a esbater a sazonalidade, se bem divulgado através de boas campanhas de promoção e de *marketing*. No turismo desportivo, a construção do campo de golfe e do complexo de ténis também deverão contribuir para a diminuição da sazonalidade.

Actualmente, apesar de ter sido aprovado e estar em funcionamento o Plano de Ordenamento Turístico da Região (POT), nota-se que ainda há muita indefinição por parte dos empresários e entidades públicas de quais os produtos que deverão ser oferecidos pelo Porto Santo como destino turístico, em alternativa ao produto sol/praias, tendo em conta as novas infra-estruturas construídas. A existência de um plano estratégico conjunto em que deverão estar traçadas as linhas orientadoras e definidos quais os nichos de mercado que mais se adequam às características desta Ilha, considerando as infraestruturas criadas e relacionadas com o turismo de saúde e desportivo, será fundamental para ultrapassar, em parte, a sazonalidade.

Como conclusão, podemos afirmar que, em termos relativos, houve ganhos e perdas com a construção das novas vias de comunicação na Madeira e da entrada dos *ferry-boats* nas ligações Funchal/Porto Santo.

A Via Rápida e Vias Expresso estão a mudar o mapa das acessibilidades e foram vectores determinantes em termos do ordenamento do território. A Madeira tornou-se mais pequena, mas não encolheu toda por igual. Houve um estreitamento das distâncias inter-concelhias, o que contribuiu para a diminuição dos tempos de deslocação criando novas oportunidades, mas não acabando com as desigualdades. Há lugares que continuam muito distantes e outros que se aproximaram em termos relativos.

Quanto ao Porto Santo, embora já tivesse havido algum desenvolvimento com a construção do aeroporto em 1960 e do porto em 1984, o grande dinamismo só foi possível com a introdução dos *ferry-boats* que transportam, para além dos passageiros de forma mais segura e cómoda, grande quantidade de carga e viaturas. É evidente o desenvolvimento da Ilha associado à introdução deste modo de transporte e à construção de um conjunto de infra-estruturas que atraem o turismo e o comércio imobiliário, relacionado, principalmente, com as residências de uso secundário, sem contudo ter força para combater a sazonalidade. A grande dificuldade prende-se com os preços dos transportes aéreos e a pouca eficácia destes em termos de horários dos voos. Há uma única companhia aérea a fazer a ligação Madeira/Porto Santo, a preços exorbitantes considerando os quinze minutos de duração de viagem, o que vem agravar o problema da dupla insularidade.

O desenvolvimento verificado, tanto na Madeira como no Porto Santo, vem de encontro à observação feita por Gaspar (2005 a), p.17), de que “(...) é a partir da melhoria das acessibilidades dos transportes e das comunicações que se consegue “desencravar” o território na perspectiva económica, social ou política”. Lugares considerados próximos, mas tão longínquos, isolados por montanhas ou pelo mar, vêem a civilização chegar com a construção de uma estrada, muitas vezes em túnel ou em viaduto, ou com a introdução de um novo meio de transporte.

3. A utilização dos transportes públicos

O aumento da qualidade de vida das famílias, provocado, essencialmente, pela entrada da mulher no mundo do trabalho e pela diminuição do número de filhos, teve como um dos aspectos positivos a possibilidade de aquisição, para além dos bens essenciais relacionados com a alimentação e o vestuário, de viatura própria, muitas vezes de duas ou três, consoante o número de elementos familiares e a disponibilidade financeira.

Com o uso intensivo dos meios de transporte próprio, o transporte colectivo de passageiros é remetido para uma situação secundária, apenas atractivo quando garantidas condições de grande conforto, pontualidade e regularidade do serviço.

Na Madeira, apesar de todo o esforço de sensibilização para a utilização do transporte público, por parte das Câmaras Municipais e do Governo, as pessoas preferem, cada vez mais, na sua deslocação diária casa/trabalho e com fins de lazer, a utilização do veículo particular, embora a qualidade dos transportes públicos tenha vindo a melhorar.

Um estudo feito pela Câmara Municipal do Funchal¹⁹ indica que das cerca de 24,6 mil pessoas que se deslocam para o centro do Funchal, de outros concelhos, diariamente, 55% correspondem a utilizadores de transporte individual.

Reconhece-se que a viatura particular, sobretudo para quem tem filhos menores, é um bem essencial. Transportar o carrinho de bebé e todos os acessórios necessários, seja a caminho da creche ou infantário, ou num simples passeio a um centro comercial ou à baixa, num transporte público, é cansativo tanto para os pais como para a criança, sendo, por isso, prioritária a aquisição e utilização da sua própria viatura. Mesmo para quem não tem a preocupação dos filhos menores, surge sempre a alternativa: levar o carro particular para o trabalho ou utilizar o transporte colectivo. Nesta escolha, os dois factores que mais pesam são o ter garantia de estacionamento

¹⁹ Relatório de Mobilidade do Município do Funchal (2009, p. B-35 e B-6)

para a sua viatura e o preço do combustível. Raramente o cidadão se questiona sobre o bem público, quer relativo às questões ambientais, engarrafamentos, ou a uma maior importação de petróleo e, conseqüentemente, a uma mais elevada dívida externa. Se a empresa onde trabalha oferece estacionamento, ou se há nas proximidades parque gratuito, é quase certa a opção pela viatura particular. É mais cómodo e não há tempos de espera nas paragens, principalmente na época de chuva. São estas as principais causas que explicam que, na Madeira, o número de passageiros em transporte público urbano tenha sofrido uma diminuição de – 16,1% entre 1996 e 2009 (tabela 16).

Anos	1996	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2009
Nº de passageiros transportados	31 109	31 268	30 812	30 805	29 698	28 658	27 411	26 095

Tabela 16 - Evolução do número de passageiros transportados em transportes públicos urbanos, entre 1996 e 2009.

Fonte: DRE

Ainda segundo o levantamento efectuado pela Câmara Municipal do Funchal (2009), são os residentes da zona hoteleira de São Martinho, os Barreiros, São João, parte nascente de São Roque e parte central do Monte que utilizam o transporte individual acima da média, o que é de difícil explicação, atendendo à grande heterogeneidade económica e social da população abrangida. Podemos equacionar como hipótese, para o maior uso de transporte individual, tanto o nível de vida das famílias como a qualidade e frequência dos serviços ou, ainda, o horário de trabalho.

Estes dados permitem afirmar que na Madeira, assim como no país e em muitos outros países, há necessidade de uma nova cultura de mobilidade que faça a população aderir ao transporte público urbano, tomando como exemplo estratégias de *push & pull* ²⁰ para conseguir uma alteração de comportamentos.

²⁰ Entende-se por estratégia *pull* a que é dirigida a captar usuários para os modos de transporte mais sustentáveis (transportes colectivos, a pé ou de bicicleta), enquanto as estratégias *push* são actuações para expulsar usuários do veículo privado (Navarro, 2007).

Além disso é necessário proporcionar espaços de mobilidade confortáveis e seguros para peões, com o aumento das ruas pedonais e alargamento dos passeios e maior disciplina nos estacionamento, através de aplicação de multas, se necessário.

Para diminuir o tráfego e a poluição dentro da cidade do Funchal o Governo, em parceria com a Empresa Horários do Funchal e com a Câmara Municipal do Funchal, tomou a iniciativa de criar uma linha verde – linha Eco – em 2006, que serve o centro do Funchal, unindo a maior parte dos parques de estacionamento da cidade, áreas escolares e turísticas (figura 32). É um serviço público, gratuito, de grande frequência, servido por mini autocarros eléctricos, que não emitem gases poluentes, nem provocam barulho. Esta iniciativa exigiu um investimento global de 935 mil euros, dos quais 50% foi objecto de financiamento do Programa Operacional Plurifundo da Região Autónoma da Madeira (POPRAM III). A aceitação dos serviços prestados pela linha Eco à população madeirense fica demonstrada pela evolução do número de passageiros transportados: em 2007 foram 49 800 os utilizadores, passando para 52 700 em 2008, e atingindo 63 000 em 2009²¹, havendo um aumento entre 2007 e 2009 de 26,5%.



Figura 32 - Linha Eco – Itinerários
Fonte: Horários do Funchal

²¹ <http://www.idr.gov-madeira.pt> (Janeiro de 2011).

Segundo a opinião do Vice-Presidente da Câmara Municipal do Funchal, a linha Eco contribui para uma diminuição mensal de 883 viaturas no centro da cidade, o que melhora a qualidade do ar e, acima de tudo, aumenta a igualdade de oportunidade aos cidadãos, dando oportunidade às pessoas com pouca mobilidade e aos mais carenciados a possibilidade de se deslocarem no centro do Funchal, de forma gratuita, agradável e segura.

Um outro projecto da Câmara Municipal do Funchal é a criação do sistema “*Mobiparque*”, que tem por finalidade potenciar a utilização do transporte colectivo e diminuir os engarrafamentos e a poluição no centro do Funchal. O *Mobiparque* integra quatro parques de estacionamento periféricos ao centro da cidade, aproveitando os já existentes que estão com menos de 50% de ocupação, e são servidos pela rede de transporte colectivo “Horários do Funchal”, aproveitando as carreiras que têm menor ocupação diária. Foi implementado o conceito “estacione e vá de carro”. É de referir que esta mesma iniciativa foi posta em prática em 2007, com o nome de *Park and Ride*, mas não teve muita aceitação. Segundo o vice-presidente da Câmara Municipal do Funchal, este facto foi devido a vários factores, nomeadamente, à ausência de corredores de circulação, existência de poucas carreiras e porque o valor do aluguer dos parques de estacionamento era muito elevado, problemas que foram tomados em consideração ao colocar em prática este novo projecto.

Esta sensibilização da população para o uso do transporte colectivo, por parte da Câmara Municipal do Funchal é de grande importância, não só por questões ambientais e de bem-estar da população, como pelos custos que a utilização do transporte privado tráz ao erário público.

Em relação ao número de passageiros transportados em carreiras interurbanas, o comportamento das pessoas tem sido diferente do observado no concelho do Funchal.

O número de passageiros tem-se mantido estável, havendo até um aumento de 10,5% entre 1996 e 2009 (tabela 17).

Ano	1996	2000	2001	2003	2005	2007	2008	2009
Nº de Passageiros (milhares)	8068	8632	8576	9175	8813	8760	8924	8918

Tabela 17 – Número de passageiros transportados em carreiras interurbanas na Madeira, entre 1996 e 2009.

Fonte: DRE

Este pequeno aumento significa que, para médias e longas distâncias, há muita população que tem preferência pelo transporte público, para além de haver um acréscimo populacional elevado nos concelhos periféricos à cidade do Funchal, nomeadamente, Câmara de Lobos e Santa Cruz.

Como conclusão podemos referir que na Madeira, apesar da sua pequena área, há uma grande mobilidade populacional que se reflecte na dinâmica da cidade.

Apesar do transporte público ser considerado eficiente, com carreiras servindo todos os lugares, a população prefere a deslocação em viatura própria, o que tem muito a ver com o comodismo, mesmo que isso acarrete despesas financeiras superiores ao desejável. Estamos cientes que somente o aumento excessivo do preço do combustível poderá conter esta preferência.

Entendemos que, de acordo com Domingues (2011, p. 65), “qualquer política de mobilidade tem que trabalhar ao mesmo tempo com o transporte individual e colectivo, tirando partido das vantagens de um e de outro e dos modos de articulação – a multimodalidade”.

4. As ligações marítimas e aéreas

Todo o desenvolvimento da Região Autónoma da Madeira está dependente dos transportes aéreo e marítimo. Por ser um arquipélago, o sistema de transportes marítimos e as infra-estruturas portuárias a eles associadas assumem um papel fundamental em termos de garantia de abastecimento da Região, em condições adequadas de segurança, regularidade e qualidade, enquanto os aeroportos do Porto Santo e da Madeira são as portas de entrada dos turistas e dos residentes que têm de se deslocar para fora da região. Estas infra-estruturas são o principal factor de

desenvolvimento económico da Região e, muito particularmente da cidade do Funchal, principal cidade porta da Ilha da Madeira.

O aumento do nível de vida das famílias e um maior desenvolvimento do turismo tem contribuído para um acréscimo do número de passageiros embarcados e desembarcados nos aeroportos da Madeira e do Porto Santo (tabela 18).

Anos	1976	1985	1996	2000	2004	2006	2009
Madeira	280 616	382 316	775 876	1000 261	1 124 332	1 170 880	1 165 436
Porto Santo	15 988	25 413	54 774	78 970	80 525	75 462	56 085
Total	296 604	407 729	830 650	1 079 231	1 204 857	1 246 342	1 221 521

Tabela 18 - Passageiros desembarcados nos aeroportos da Madeira e do Porto Santo (1976 – 2009).
Fonte - 20 Anos de Autonomia da Região Autónoma da Madeira.

Entre 1976 e 2009 a Madeira teve um aumento de 315,3 % de passageiros desembarcados (gráfico 19), tendo-se registado uma ligeira diminuição entre 2006 e 2009 (- 0,46%). Este aumento de passageiros está muito relacionado com a ampliação do aeroporto que, de 1600 metros, numa primeira fase, em 1964, passou, a partir do ano 2000, para 2781 metros, o que permite a aterragem de qualquer tipo de aviões.

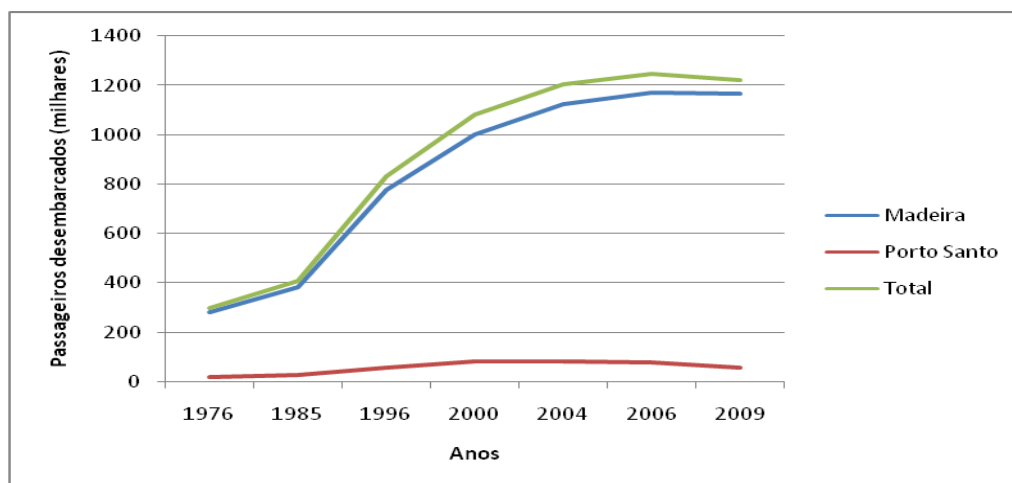


Gráfico 19 - Número de passageiros desembarcados nos aeroportos da Madeira e do Porto Santo entre 1976 e 2009.

Fonte - 20 Anos de Autonomia da Região Autónoma da Madeira.

Já em relação ao Porto Santo, entre 1976 e 2004 este aeroporto registou sucessivos aumentos de passageiros desembarcados, sendo o período de 1985 e 1996

o que teve maior aumento do número de entradas (115,5 %). A partir de 2004 houve uma diminuição de passageiros desembarcados nesta Ilha, que se deve, fundamentalmente, à melhor oferta dada pelo transporte marítimo na ligação entre as Ilhas da Madeira e do Porto Santo, considerando que o maior movimento de desembarcados no Porto Santo é proveniente da Madeira. Com a entrada ao serviço do *ferry-boat* que faz a ligação entre as duas ilhas, muitas pessoas passaram a preferir o transporte marítimo, tendo em atenção o preço das viagens e mais comodidade.

Para além das pessoas, são as mercadorias que marcam a grande dependência da Região ao exterior e a importância que o Funchal tem como principal cidade receptora (tabela 19).

	1976	1985	1995	2001	2004	2006	2009
Funchal	289 146	402 915	1 013 059	1 621 498	1 969 320	426 928	372 676
Porto Santo	-	17 052	34 788	56 271	61429	90 392	50 194
Canical	-	-	-	245 404	456 935	1 424 698	1 411 806
Total	289 146	419 967	1 047 847	1 923 173	2 487 684	1 942 018	1 834 676

Tabela 19 – Mercadorias descarregadas nos portos do Funchal, Porto Santo e Canical entre 1976 e 2009.

Fonte - 20 Anos de Autonomia da Região Autónoma da Madeira.

Estatística dos Transportes da RAM.

Entre 1976 e 2004, o Porto do Funchal teve uma evolução muito positiva, registando-se um aumento, neste período, de 581,1% de entradas de mercadorias, sendo o período compreendido entre 1985 e 1995 o que registou maior acréscimo (gráfico 20).

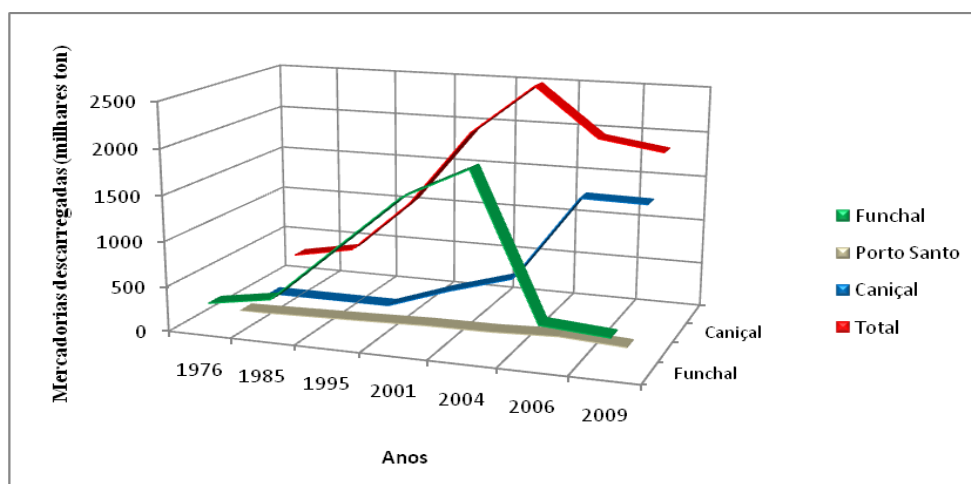


Gráfico 20 – Mercadorias descarregadas nos portos do Funchal, Porto Santo e Canical entre 1976 e 2009

Fonte - 20 Anos de Autonomia da Região Autónoma da Madeira.

Estatística dos Transportes da RAM.

A partir de 2004, o Funchal perde importância na entrada de mercadorias em favor do porto do Caniçal, infra-estrutura construída com o objectivo de receber as mercadorias e retirar ao Funchal o tráfego de camiões e de contentores. Este porto passou a ser reservado, principalmente, para passageiros e turismo de cruzeiro, como previsto no Plano Director Municipal do Funchal.

Em 2010, o Porto do Funchal liderou, a nível nacional, o movimento de passageiros de navios de cruzeiro, estando à frente do Porto de Lisboa. Em 2009, o número de passageiros que visitou a Madeira a bordo de navios de cruzeiro foi de 435 821, passando no ano de 2010 para 495 323, o que perfaz um aumento de 13,65%. O Porto de Lisboa, neste mesmo ano, registou 448 497 passageiros de cruzeiro.

O Porto Santo registou um aumento de entradas de mercadorias, entre 1985 e 2006, de 430%. A partir dessa data houve um decréscimo de 44,4%.

No total, houve um decréscimo de 26,2% nas mercadorias descarregadas entre 2004 e 2009, reflexo da crise financeira que se vive no país e na Região, e muito particularmente na construção civil.

Concluimos que o isolamento físico das ilhas, e neste caso o arquipélago da Madeira, ao querer desenvolver-se para além do seu limitado território, tem de dar especial atenção aos transportes marítimos e aéreos. O custo elevado destes meios de transporte são um obstáculo ao seu desenvolvimento, como aliás é confirmado pela UE no Livro Verde sobre coesão territorial, que destaca as ilhas como um dos três tipos especiais de regiões que enfrentam, por vezes, dificuldades particulares de desenvolvimento.

Capítulo III

O Sistema de Mobilidade Espacial e o Ordenamento do Território

1. A importância da mobilidade populacional no espaço regional – do sedentarismo ao nómada/ sedentário.

“Durante milénios, o homem vivera num universo incluído num raio de quinze a vinte quilómetros em redor do seu abrigo; mas hoje, pela visão ou pela leitura todo o mundo se lhe tornou acessível” (Le Corbusier, 2008, 4ª edição, p. 22).

A mobilidade populacional, induzida pela melhoria dos meios de transporte e vias de comunicação conduz a alterações nas morfologias urbanas e a novos relacionamentos. “Com a intensificação da mobilidade os lugares ganharam múltiplas escalas que ora se interligam, ora colidem entre si” (Carmo, 2009, p. 47).

Associada à mobilidade das pessoas está a dos bens, serviços e informações e a construção das infra-estruturas básicas e viárias, principais responsáveis, tanto pela expansão como pela aglomeração e/ou de despovoamento dos centros urbanos. Estes factores de localização relacionados com a emergência de novas actividades e a realocação de outras poderão dar origem:

- A novas centralidades;
- Ao desenvolvimento de eixos preferenciais;
- Ao esquecimento/marginalização de lugares.

Os cidadãos podem viver cada vez mais distantes dos centros de emprego, criando-se uma nova sociedade de famílias nómadas/sedentárias. Sedentárias porque aqui residem, aqui passam as noites, nómadas pelo percurso diário que todos os dias são obrigados a percorrer, de dezenas de quilómetros, em função dos locais de trabalho, das escolas dos filhos e dos espaços de lazer, vivendo em função das horas, não havendo tempo de conhecer o espaço próximo.

Este sistema de mobilidade conduz a alterações sociais no seio familiar e até no próprio ser. A casa passa a ser o local de passagem, onde já se chega tarde e cansado e se parte de manhã cedo porque as distâncias a percorrer são grandes e o trânsito é cada vez mais intenso. Não há tempo para o convívio familiar entre pais e filhos, entre cônjuges. Assim, nesta vida nómada/sedentária deixa de haver tempo para saber o que se passa no espaço de proximidade, para a criação de relações de amizade. São, simplesmente, lugares de passagem. Segundo Carmo (2009, p.46), com “o aumento exponencial das mobilidades, o espaço social desarrumou-se de tal ordem que dificilmente se rege segundo um encadeamento linear ...”).

É o mundo da mobilidade, de uma vida de consumo que leva a uma diferenciação hierárquica cada vez maior. De acordo com Cresswell (2009, p. 369), “... a mobilidade, tal como o lugar, o espaço e o território, envolve uma política de hierarquia, da inclusão e da exclusão”. Com efeito, a distância diária percorrida pelos trabalhadores, as horas em que se movimentam, leva-nos a reflectir sobre a associação mobilidade/diferenciação social, e a extrair conclusões sobre os níveis hierárquicos existentes. É diferente quem todos os dias tem de apanhar dois ou três meios de transporte público às seis da manhã, ou mais cedo, para chegar a tempo ao trabalho que tem início às nove horas, daquele que em transporte próprio tem possibilidade de se deslocar fora das “horas de ponta” para a empresa onde trabalha, devido ao cargo que ocupa, mesmo que todos os dias tenha de percorrer as mesmas distâncias ou superiores que os seus subordinados. Isto leva a concluir que a relação mobilidade/espacialidade é sinónimo de produção de desigualdade social e até de exclusão. Exclusão para as pessoas que não têm hipótese de utilizar o transporte público e muito menos transporte privado para as suas deslocações consideradas essenciais, nomeadamente, os desempregados de longa duração e muitos idosos com reformas de miséria. “A mobilidade social é corolário de diferenciação” (Ascher, 2010, p. 42).

Esta hierarquia de mobilidade é mais sentida nas grandes cidades onde a relação espaço-tempo tem um significado muito mais alargado que nos pequenos centros urbanos e áreas rurais em que tudo é mais próximo.

A Ilha da Madeira, apesar da sua pequena área, tem sentido os efeitos da mobilidade em função das novas tecnologias e das novas acessibilidades, com a consequente alteração da noção espaço/tempo e de um novo ordenamento do território.

Para melhor compreender as causas da mobilidade espacial dos residentes madeirenses temos de recuar no tempo, analisar um pouco da sua história, da sua economia e vivência social. Não podemos compreender a mobilidade recente sem lembrar as causas e os actores das antigas mobilidades.

Numa primeira fase, este arquipélago, a exemplo das ilhas que se distribuem por todos os oceanos, vivia da agricultura, da pesca e do artesanato. A cultura da vinha e do trigo, em primeiro lugar, e, mais tarde, o açúcar garantiu a sobrevivência da população e contribuiu para o enriquecimento de muitas famílias. Nesta fase predominava a vida sedentária ligada a uma população maioritariamente rural que, lutando contra a orografia e factores climáticos, criou uma paisagem singular. Orlando Ribeiro (1985, p. 55), faz referência à grande dificuldade e sacrifício de trabalhar a terra nesta Ilha: “a superfície cultivada é pois uma obra humana, uma vitória sobre o declive, a seca estival e a pobreza do solo”.

No início do século XX e até meados desse século, a primeira e a segunda Guerras Mundiais trouxeram graves problemas económicos e sociais ao Arquipélago da Madeira, que se misturaram com questões políticas. Para muitos madeirenses a solução foi emigrar para vários países, nomeadamente o Brasil, Venezuela, Curaçau, E.U.A.. A emigração funcionou como uma válvula de escape para ultrapassar as dificuldades económicas da sociedade madeirense. Este fenómeno também já se tinha verificado no século XIX. Citando Orlando Ribeiro (1985, p. 115), “... calcula-se em 40 000 o número de pessoas que deixaram a Madeira entre 1835 e 1855. A atracção da aventura era exercida então principalmente por Demerara²², com as suas minas de

²² Rio da Guiana Inglesa no Nordeste da América do Sul.

ouro. O Brasil, a América do Norte, as Ilhas Hawai, o Cabo, as colónias portuguesas de África, atraíram sucessivamente os emigrantes, que aí constituíam núcleos relativamente importantes. Presentemente, a corrente mais forte é em direcção a Curaçau e à Venezuela”. Mais adiante refere que entre 1890 e 1940 o número de emigrantes madeirenses foi de 80 000 o que corresponde a 10 por mil dos habitantes do arquipélago, enquanto em Portugal é de 4 por mil. A emigração prolongou-se ao longo do século XX, principalmente até à década de oitenta e que se reflecte no número de saídas. Entre 1961 e 1970 emigraram 34 094 madeirenses, e entre 1971 e 1981 foram 22 636 as pessoas que deixaram a sua terra natal.²³

Concelhos	Freguesias urbanas	População residente nas freguesias urbanas (n°)					TV P 1950- 1970	TVP 1970- 1991	TVP 1991- 2001	TVP 2001- 2011
		1950	1970	1991	2001	2011				
Calheta	Calheta	5376	4044	3209	3 105	3160	-24,8	- 20,6	- 3,2	1,7
Câmara de Lobos	Câmara de Lobos	12913	14213	15 097	16 842	17 978	10,1	6,2	11,6	6,7
	Estreito Câmara de Lobos	10172	12402	12151	10 236	10 263	21,9	- 2,0	- 15,8	0,3
Machico	Machico	12139	11156	11916	11 947	11 249	-8,1	6,8	0,2	- 5,8
Ponta do Sol	Ponta do Sol	8484	5430	4209	4224	4575	- 36,0	- 22,4	0,3	8,3
Porto Moniz	Porto Moniz	3419	2592	2004	1700	1667	- 24,2	- 22,6	- 15,2	- 1,9
Ribeira Brava	Ribeira Brava	9133	7215	6067	5941	6585	- 21,0	- 15,9	- 2,1	10,8
Santa Cruz	Caníço	7580	5791	6876	11586	23 361	- 23,6	18,7	68,5	101,6
	Santa Cruz	8840	6438	6121	6070	7234	- 27,1	- 4,9	- 0,8	19,1
Santana	Santana	4953	4507	3892	3439	3271	- 9,0	- 13,6	- 11,6	- 4,8
São Vicente	São Vicente	6663	5225	3962	3336	3136	- 9,6	- 24,1	- 15,8	- 5,9
Porto Santo	Porto Santo	3017	3915	4706	4474	5482	29,8	20,2	- 4,9	22,5
Funchal	Freguesias do Funchal	93983	101422	115422	103961	112015	7,9	13,8	- 9,9	7,7
	Total de população urbana da Madeira	186672	184350	195613	186861	209976	- 1,2	+ 6,1	- 4,4	12,3
	Total da População da Madeira	269769	251135	253426	245011	267 938	- 6,9	+ 0,9	- 3,3	9,3

Tabela 20 - Evolução da população residente nas freguesias urbanas da RAM (1950 – 2011).

Fonte: INE (censos de 1991 e de 2001 e dados preliminares de 2011)

11º Recenseamento da população de 1970; IX Recenseamento Geral da População (1950)

a) O Imaculado Coração de Maria foi elevado a freguesia em 1954.

²³ INE: Estatísticas Demográficas de 1960 a 1979 – SREM – dados definitivos 1980 e 1981.

A emigração é, assim, a grande responsável por este emagrecimento populacional, a que se associa uma primeira fase do êxodo rural. A inauguração do último troço da Estrada Regional, em 1955, que permitiu “dar a volta à Ilha”, pelo litoral, já referido neste estudo (p. 138), veio dar à população que vivia no campo possibilidade de uma maior mobilidade, contribuindo para uma intensificação do êxodo rural, em direcção ao concelho do Funchal.

Em 1970, a maior parte da população continuava a viver da agricultura. O espaço urbano limitava-se à cidade do Funchal numa área que se estendia de Santa Maria Maior à Ponte do Ribeiro Seco. O Liceu e a Escola Industrial, únicos estabelecimentos existentes no arquipélago para os alunos que frequentavam o ensino secundário, o comércio de bens mais sofisticados, os bancos e seguradoras, os médicos especialistas, o hospital, os *stands* de automóveis concentravam-se na capital da Ilha.

As estradas que ligavam os diferentes pontos da Madeira eram estreitas, porque a orografia não permitia grandes alargamentos, a luz eléctrica e a água canalizada faltavam em muitas casas rurais, devido, principalmente, à dispersão da população. Vivia-se num rural profundo, em que a mobilidade da população era muito reduzida. A vinda à cidade limitava-se a algumas vezes por ano, quase sempre por altura do Natal para a compra de produtos não existentes nas localidades, ou algumas idas ao médico ou ao hospital. Os rendimentos agrícolas eram escassos, agravado pelo sistema de colónia que imperava na época (referido neste estudo, p. 127), principais factores que conduziram à emigração e ao êxodo rural. Estes factos reflectem-se nos dados sobre a evolução da população das freguesias urbanas (tabela 20), e que se estende às áreas rurais.

Entre 1950 e 1970 todas as freguesias urbanas, não incluídas no concelho do Funchal perdem população, com excepção de Câmara de Lobos, Estreito de Câmara de Lobos e Porto Santo, que têm uma variação de 10,1%, 21,9% e 29,8%, respectivamente (figura 33). A Ponta do Sol é a que apresenta maior decréscimo (- 36,0%).

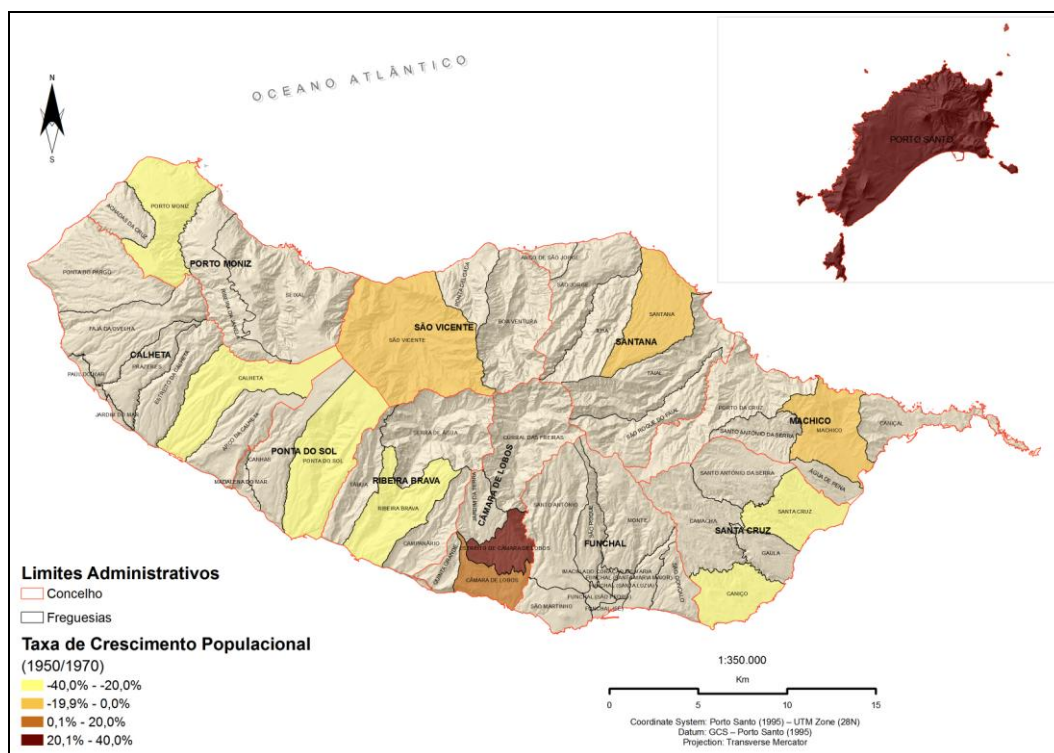


Figura 33 – Taxa de variação da população nas freguesias urbanas entre 1950 – 1970.

Fonte estatística - 11º Recenseamento da população de 1970; IX Recenseamento Geral da População (1950).

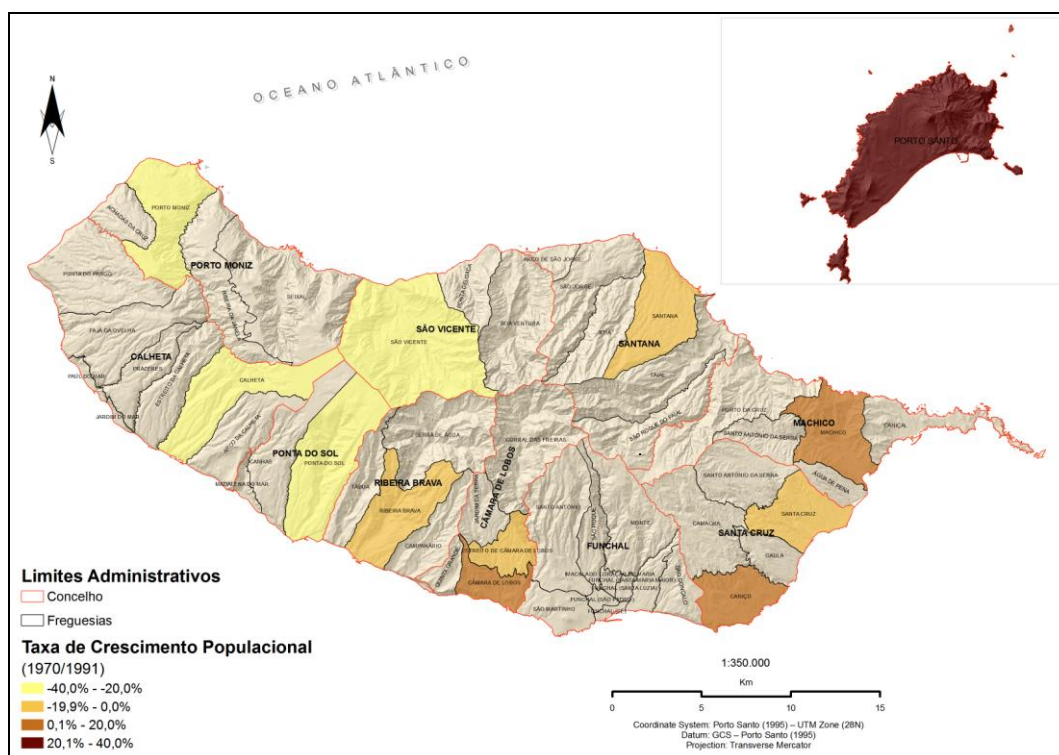


Figura 34 - Taxa de variação da população nas freguesias urbanas entre 1970 – 1991.

Fonte estatística: INE - censos de 1991.

11º Recenseamento da população de 1970.

Entre 1970 e 1991 o Porto Santo continua a destacar-se com um aumento de 20,2%, seguido do Caniço (18,7%). Também com valores positivos, embora muito inferiores aos anteriormente mencionados, está Machico (6,8%) e Câmara de Lobos (6,2%). Começa-se a verificar uma tendência de crescimento na parte oriental sul da Ilha da Madeira (figura 34).

Todos os centros da encosta norte da Ilha, assim como os da parte sul, ocidental, sofreram grandes perdas populacionais que chega a atingir valores negativos acima dos - 20% nas freguesias da Calheta, Ponta do Sol e Porto Moniz. A Ribeira Brava também apresenta decréscimos muito acentuados (- 15,9%).

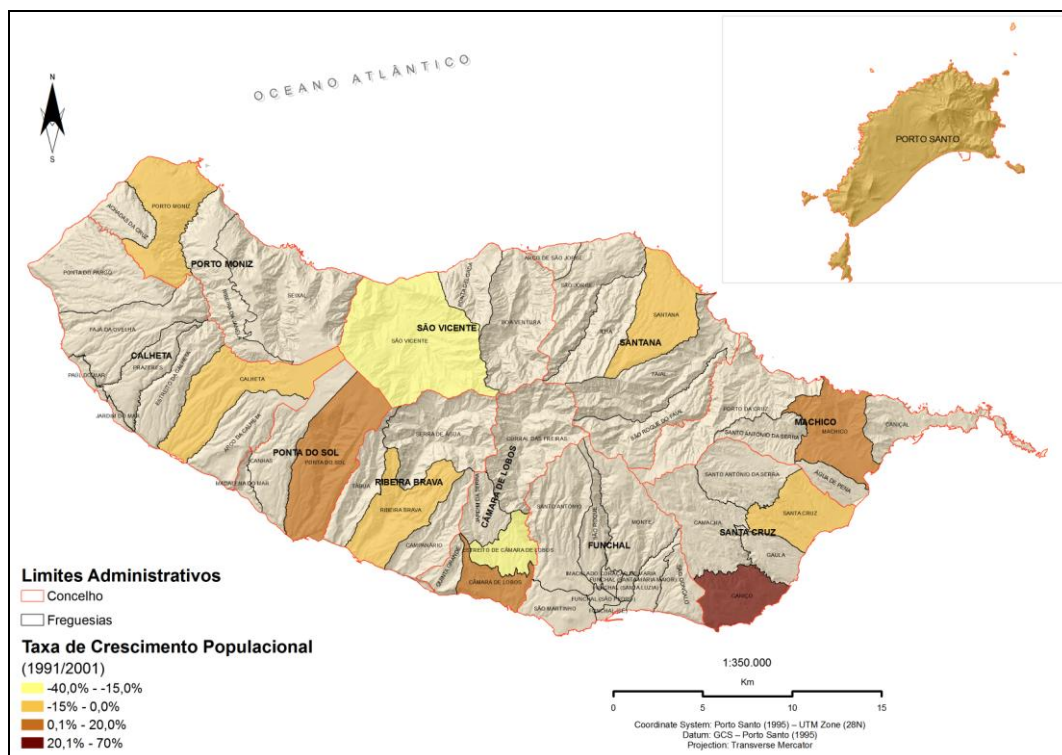


Figura 35 - Taxa de variação da população nas freguesias urbanas entre 1991 – 2001.
Fonte estatística: INE - censos de 1991 e 2001.

Entre 1991 e 2001, há de novo uma alteração à distribuição da população: o Caniço cresce 68,5%, destacando-se de todas as restantes freguesias urbanas, seguindo-se, de longe, Câmara de Lobos com 11,2%. Machico e Ponta do Sol têm um acréscimo quase nulo com 0,3% e 0,4%, respectivamente. As restantes freguesias urbanas, fora do concelho do Funchal, apresentaram valores negativos, que variam

entre – 15,8% e – 0,8%. O Porto Santo pela primeira vez, no período estudado, regista valores negativos (figura 35).

Entre 2001 e 2011, o Caniço com um crescimento de 101 % destaca-se de todas as outras freguesias urbanas. Ao lado, Santa Cruz, sede de concelho, regista também uma taxa de variação positiva (19,1%) embora muito inferior ao Caniço, aproximando-se do valor apresentado pelo Porto Santo (22,2%).

Nesta última década, todas as freguesias urbanas da encosta sul da Madeira com excepção de Machico, apresentam aumento populacional, enquanto a encosta norte regista decréscimos, embora não muito acentuados (entre -1,9% e -6,0%).

A comparação das taxas de crescimento nos quatro períodos referidos leva à conclusão que há freguesias urbanas que desde 1950 têm perdas constantes de população, nomeadamente as localizados no norte da Ilha (gráfico 21), enquanto as localizados na parte sul ocidental começam a ganhar população nesta última década. Estão neste caso Ribeira Brava, Ponta do Sol e Calheta.

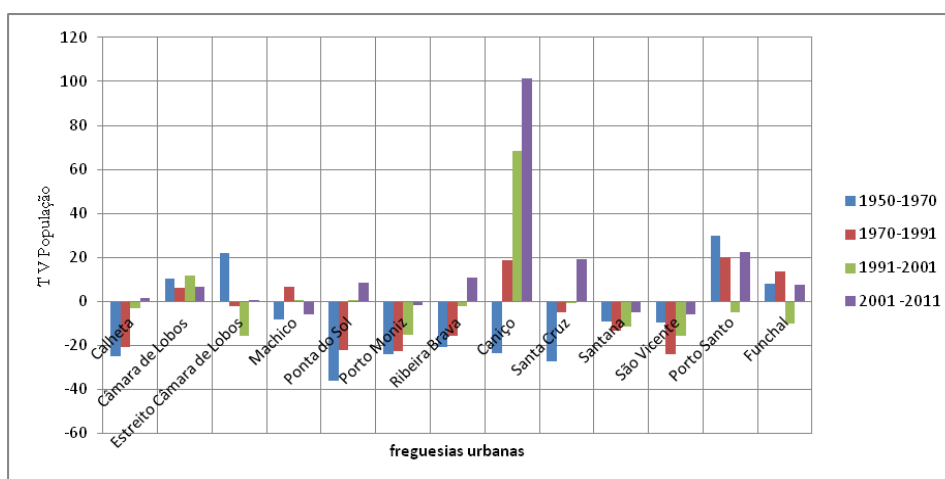


Gráfico 21 – Taxas de variação da população nas freguesias urbanas da RAM (com excepção das do concelho do Funchal), entre 1950 e 2011.

Fonte: INE

Conclui-se que há freguesias urbanas que na década de cinquenta e sessenta eram pouco atractivas para a fixação da população, mas que, posteriormente, tornaram-se áreas de residência por excelência, de que são exemplo o Caniço e Santa Cruz e outras, que de atractivas passaram a repulsivas, como é o caso do Estreito de

Câmara de Lobos. Câmara de Lobos é a única freguesia que teve um crescimento positivo nos quatro períodos considerados (gráfico 21).

Se analisarmos a evolução da população nesta última década, à escala de concelho, detectamos um aumento populacional na Região de 11,4 % (tabela 21), com os concelhos da Ribeira Brava, Ponta do Sol a ganharem população. Este facto poderá significar que a Aglomeração Metropolitana tem tendência a expandir-se para oeste, até à Ponta do Sol.

Concelhos	2001	2011	Taxa de variação da populacional (%)
Calheta	11680	11519	- 1,3
Câmara de Lobos	34136	35 659	4,4
Funchal	101 890	112 015	9,9
Machico	21253	21 803	2,5
Ponta do Sol	7936	8853	11,5
Porto Moniz	2826	2711	- 4,1
Ribeira Brava	12 211	13 362	9,4
Santa Cruz	29 500	43 018	45,8
Santana	8539	7795	- 8,7
São Vicente	6009	5721	- 4,8
Porto Santo	4361	5482	25,7
Total	240 341	267 938	11,4

Tabela 21 - Evolução da população nos concelhos da RAM (2001 -2011)

Fonte: INE – Censos de 2001

Censos de 2011 (Estimativa da população residente).

Santa Cruz, com um aumento acima dos 45%, foi o concelho que mais cresceu, à custa da freguesia do Caniço. O Porto Santo, contrariamente ao registado na década de 1991 – 2001, apresentou um crescimento superior a 25%. Já o norte da Ilha continua com população em perda, sendo Santana o mais atingido por este fenómeno, o que não era previsível considerando as infra-estruturas criadas e a chegada da Via Expresso àquele concelho.

Quanto às taxas de crescimento das famílias, estas evoluem de forma diferente das referentes à população.

Entre 1970 e 1991, em relação às taxas de variação do número de famílias, todas as freguesias urbanas da encosta norte da Madeira apresentavam valores negativos, com excepção de Santana (tabela 22). O mesmo se passava com a Calheta (-2,2%), Ponta do Sol (- 4,2%). Os valores positivos mais representativos da taxa de

variação das famílias nesse período correspondem ao Porto Santo (47%), Caniço (39,3%) e Machico (31,4%).

Freguesias urbanas	Famílias (nº)				Taxa de Variação do número de famílias		
	1970	1991	2001	2011	1970-1991	1991-2001	2001 -2011
Calheta	1017	995	1065	1175	-2,2	7,1	10,3
Câmara de Lobos	2592	3082	4203	5101	18,9	36,3	21,3
Est. de Câmara de Lobos	2246	2748	2714	3070	22,3	- 1,2	13,1
Machico	2116	2781	3357	3772	31,4	20,7	12,3
Ponta do Sol	1360	1303	1372	1647	- 4,2	5,3	20,0
Porto Moniz	668	648	615	659	- 2,9	- 5,1	7,1
Ribeira Brava	1494	1697	1857	2314	13,5	9,4	24,6
Santa Cruz	1562	1662	1800	2491	6,4	8,3	38,3
Caniço	1311	1828	3692	8478	39,4	101,9	129,6
Santana	972	1132	1164	1213	16,4	2,8	4,2
São Vicente	1411	1172	1193	1203	- 16,9	1,8	0,8
Porto Santo	900	1323	1400	2081	47,0	5,8	48,6

Tabela 22 - Taxas de variação das famílias nas freguesias urbanas da RAM (1970 – 2011).

Fonte: INE

Entre 1991 e 2001, o Caniço vê o número de famílias aumentar em 101,9% e Câmara de Lobos com um crescimento de 36,3%. Neste período, somente o Estreito de Câmara de Lobos e Porto Moniz registam valores negativos.

Entre 2001 e 2011, de novo o Caniço destaca-se em relação às restantes freguesias urbanas com um acréscimo de famílias de 129,6%, seguido, de longe, pelo Porto Santo (48,6%). Todas as freguesias apresentam, nesta última década uma taxa positiva em relação ao número de famílias.

Já em relação aos alojamentos, somente a Ribeira Brava e Porto Moniz apresentavam valores negativos (-26,2% e - 8,7%, respectivamente), entre 1970 e 1991 (tabela 23). Neste período, os valores mais elevados correspondem ao Porto Santo (55,6%), Machico (49,6%), Caniço (37,5%) e Santana (35,8%).

Entre 1991 e 2001, as únicas freguesias que registam valores negativos, embora muito baixos, são o Estreito de Câmara de Lobos, Ribeira Brava e Santana. O Caniço sobressai de todas as restantes ao apresentar um crescimento de 122,6%. Já na década seguinte a Ribeira Brava ultrapassa o crescimento do Caniço (132,2 e 109,2,

respectivamente). Neste período não há crescimento negativo em nenhuma freguesia urbana em relação ao número de alojamentos.

Freguesias urbanas	Alojamentos familiares				Taxa de Variação dos alojamentos familiares		
	1970	1991	2001	2011	1970-1991	1991 - 2001	2001 -2011
Calheta	1336	1367	1611	1915	2,3	17,8	18,8
Câmara de Lobos	2823	3451	4569	6211	22,2	32,4	35,9
Estreito de Câmara de Lobos	2616	3401	3216	3976	30,0	- 5,4	23,6
Machico	2205	3299	3785	5003	49,6	14,7	32,1
Ponta do Sol	1730	1896	1927	2418	9,6	1,6	25,4
Porto Moniz	851	777	804	1105	- 8,7	3,4	37,4
Ribeira Brava	2135	1575	1521	3532	-26,2	- 3,4	132,2
Santa Cruz	1926	1964	2363	3573	1,9	20,3	51,2
Caníço	1794	2466	5490	11 486	37,4	122,6	109,2
Santana	1102	1497	1495	1924	35,8	- 0,8	28,6
São Vicente	1200	1323	1548	2064	10,2	17,0	33,3
Porto Santo	1190	1852	2409	4490	55,6	30,1	86,3

Tabela 23 - Taxas de variação dos alojamentos familiares (1970 – 2011) nas freguesias urbanas da RAM.

Fonte: INE

Comparando o comportamento das taxas de variação da população, das famílias e a dos alojamentos, entre 1970 e 1991, constata-se que as freguesias do Estreito de Câmara de Lobos, Câmara de Lobos e o Porto Santo apresentam um crescimento mais equilibrado entre as três variáveis, enquanto o Caníço está no extremo oposto, com taxas de variação de alojamentos e de famílias superiores a 30%, enquanto a da população tem um crescimento negativo (gráfico 22).

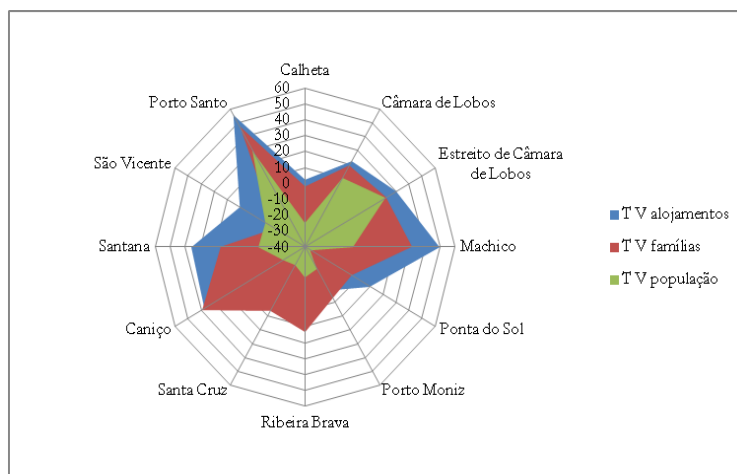


Gráfico 22 – Comparação entre as taxas de variação da população, das famílias e dos alojamentos (1970 – 1991).

Fonte estatística: INE

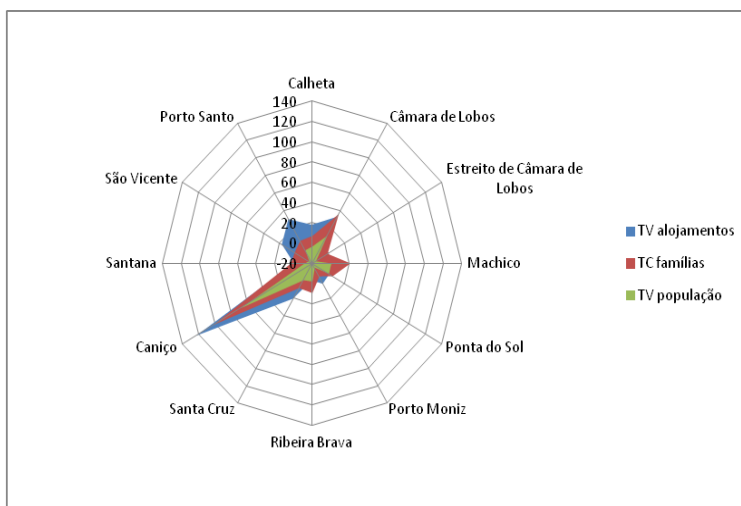


Gráfico 23 - Comparação entre as taxas de variação da população, das famílias e dos alojamentos (1991 – 2001).

Fonte estatística: INE

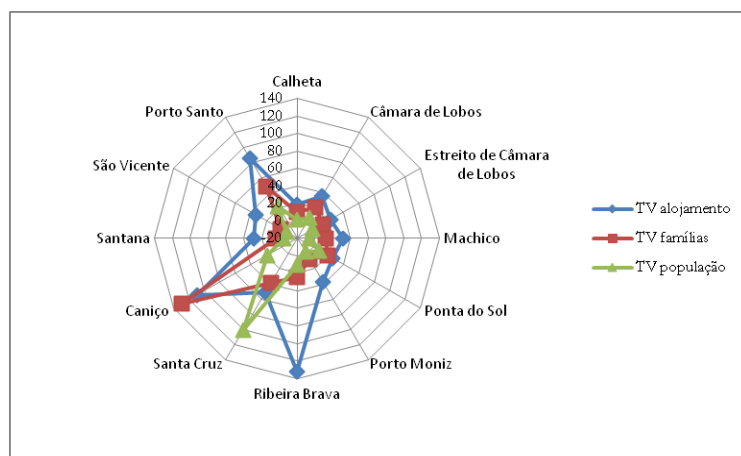


Gráfico 24 – Comparação das taxas de variação da população, do alojamento e das famílias, nas freguesias urbanas (2001 – 2011).

Fonte estatística: INE.

- Entre 1991 e 2001 destaca-se o grande crescimento do Caniço em relação às três variáveis, sendo a taxa de variação de alojamentos e das famílias muito superior à da população. Todos os centros urbanos, a exemplo do Caniço, registam um crescimento da população inferior às duas outras taxas, sendo a taxa de variação dos alojamentos superior à das famílias em todas as freguesias, com excepção de Machico, Câmara de Lobos, Ribeira Brava, Ponta do Sol e Santana (gráfico 23).

- Entre 2001 e 2011 destaca-se, de novo, o Caniço com um crescimento superior a 100% nas três variáveis. Todas as freguesias registam uma taxa de variação do número de alojamentos superior à das famílias, com excepção do Caniço (gráfico 24). A

Ribeira Brava, com uma taxa de variação dos alojamentos de mais de 100%, salienta-se em relação a este indicador.

Conclui-se que, apesar de ter havido um acréscimo populacional nas freguesias urbanas da encosta sul da Madeira e no Porto Santo, nesta última década, este crescimento foi inferior ao dos alojamentos e das famílias, com excepção do Caniço, o que pressupõe que:

- ✓ As famílias actuais são cada vez menos numerosas, limitando-se, muitas delas, ao casal sem filhos ou só com um descendente;
- ✓ Os jovens casais deixaram, na grande maioria, de viver com os pais preferindo ter casa própria ou de arrendamento;
- ✓ Estarmos perante um processo de suburbanização, seja por via de residências permanentes, seja por residências secundárias.

Temos de tomar em atenção que o grande crescimento de residências observado em alguns centros deve-se, por vezes, à presença de casas pertencentes a emigrantes que só as ocupam de anos a anos, em período de férias e de visita à família, e à tendência de aquisição de segundas residências, com especial destaque para o Porto Santo, Calheta e Santana. Além disso, o uso do automóvel particular, ao possibilitar percursos mais longos, tem facilitado a construção de residências permanentes em locais cada vez mais distantes dos locais de trabalho, contribuindo para a promoção de uma urbanização dispersa, à medida que nos afastamos do centro.

2. A mobilidade da população e as transformações urbanas no concelho do Funchal

A exemplo do que acontece no resto da Ilha, no concelho do Funchal a atractividade dos lugares foi-se alterando ao longo do tempo, como consequência da dinâmica de mobilidade, acessibilidade e preço dos solos.

Nas décadas de cinquenta e sessenta do século XX a população procura fixar-se em algumas zonas do centro histórico da cidade (tabela 24). As freguesias da Sé, Santa

Maria Maior vêem os residentes aumentar em 35,8% e 57,3%, respectivamente, enquanto São Pedro e Santa Luzia têm uma redução de - 21,1% e -16,3%, respectivamente.

Concelho	Freguesias urbanas	População residente em áreas urbanas (n°)					TV P 1950- 1970	TV P 1970- 1991	TV P 1991- 2001	TV P 2001 - 2011
		1950	1970	1991	2001	2011				
Funchal	São Pedro	13450	10543	9917	7681	7288	- 21,6	- 5,9	- 22,5	- 5,1
	Sé	2583	3597	3172	2148	2664	35,8	- 11,8	- 32,6	24,0
	Santa Luzia	9920	8307	7307	6695	5875	- 16,3	- 12,0	- 8,4	- 12,2
	Sta. Maria Maior	12716	20001	19357	13968	13387	57,3	- 3,2	- 27,8	- 4,1
	Imaculado Coração de Maria	a)	8499	8943	6951	6226	a)	- 5,2	- 22,3	- 10,4
	Monte	9332	7053	8033	7444	6696	- 24,4	13,9	- 7,3	- 10,0
	S. Martinho	12660	12825	21475	20637	26464	1,3	67,4	- 3,9	28,2
	São Roque	6447	7896	7843	9274	9412	22,5	- 0,6	18,2	1,4
	Sto. António	15686	16417	19828	21931	27437	4,7	20,7	10,6	25,1
	S. Gonçalo	11189	6284	9528	7232	6566	- 43,8	51,6	- 24,1	- 9,2
	Total	93 983	101 422	115 403	103 961	112015	7,9	13,7	- 9,9	7,7

Tabela 24 - Evolução da população nas freguesias do concelho do Funchal (1950- 2011).

Fonte: INE (censos de 1991, de 2001 e dados preliminares de 2011).

XI Recenseamento da população de 1970.

IX Recenseamento Geral da População (1950).

a) O Imaculado Coração de Maria foi elevado a freguesia em 1954.

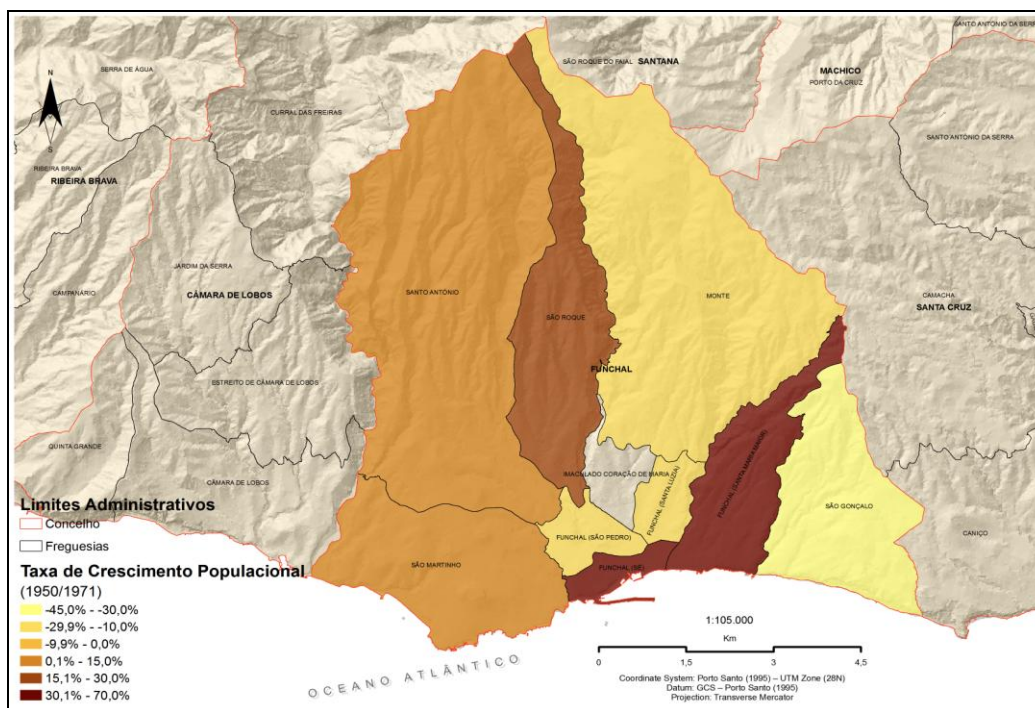


Figura 36 – Taxa de variação da população no concelho do Funchal (1950-1970).

Fonte estatística: INE: XIº Recenseamento da população de 1970.

IX Recenseamento Geral da População (1950).

Na periferia, São Roque tem um acréscimo de 22,5%, ao contrário de São Martinho e Santo António que registam um aumento pouco significativo e São Gonçalo e o Monte que registam quebras de - 43,8% e -24,4%, respectivamente (figura 36).

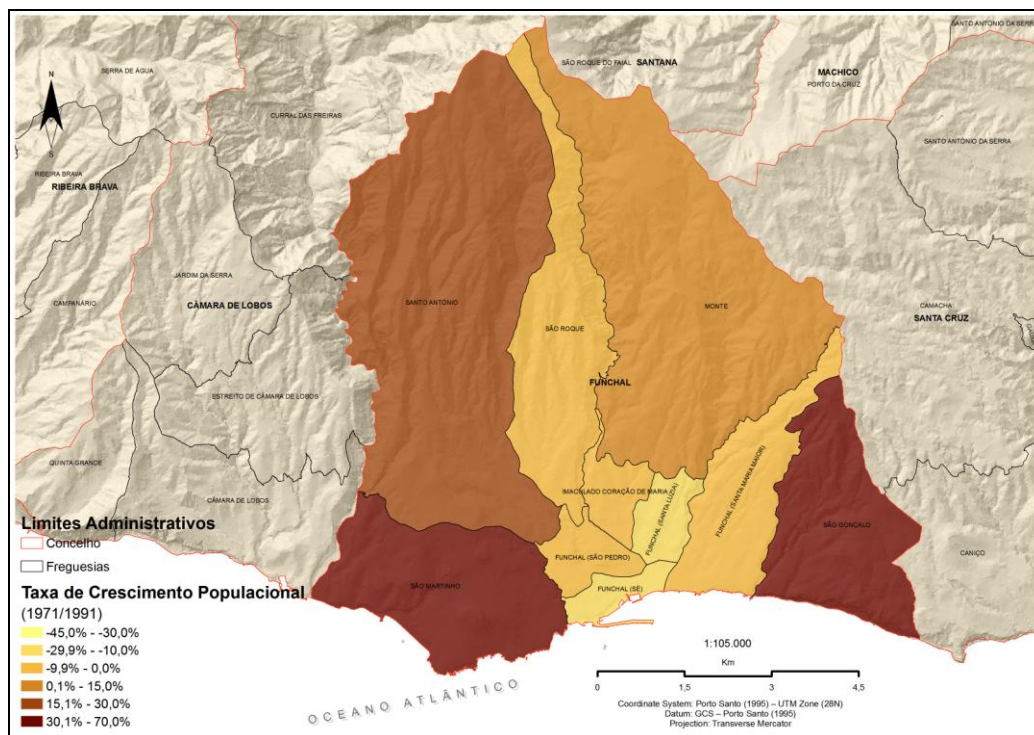


Figura 37 – Taxa de variação da população das freguesias do concelho do Funchal (1970-1991).

Fonte estatística: INE - Censos de 1991 e 2001

11º Recenseamento da população de 1970.

Entre 1970 e 1991 o êxodo rural intensificou-se, reflectindo-se este fenómeno no aumento da população, não no centro do Funchal, mas nas freguesias limítrofes a Este e Oeste, em particular, São Martinho e São Gonçalo, com acréscimos de 67,4% e 51,6%, respectivamente (figura 37). O Monte e Santo António, localizadas nas zonas altas, também apresentam valores elevados, embora não tão acentuados como os referidos nas duas primeiras (13,8% e 20,7%, respectivamente), enquanto São Roque, que no período anterior teve um grande crescimento, vê a sua população diminuir, embora esse valor não chegue à unidade, assim como o Imaculado Coração de Maria que regista uma queda de - 5,2% .

A parte baixa do Funchal, que integra as freguesias da Sé, São Pedro, Santa Maria Maior e Santa Luzia, tiveram crescimento negativo, que varia entre os – 12% e os – 5%.

Entre 1991 e 2001 registámos aumento, somente, em Santo António (10,6%) e São Roque (18,2%), embora menos acentuado que na década anterior (figura 38). As freguesias que se localizam no centro do Funchal (Sé, São Pedro, Santa Luzia e Santa Maria Maior) tiveram ainda maiores perdas que no período anterior (entre – 8% e – 28%). Já na periferia, o Imaculado Coração de Maria continua a registar uma baixa acentuada (- 22,7%), assim como São Gonçalo (- 24%) e o Monte (- 7,3%).

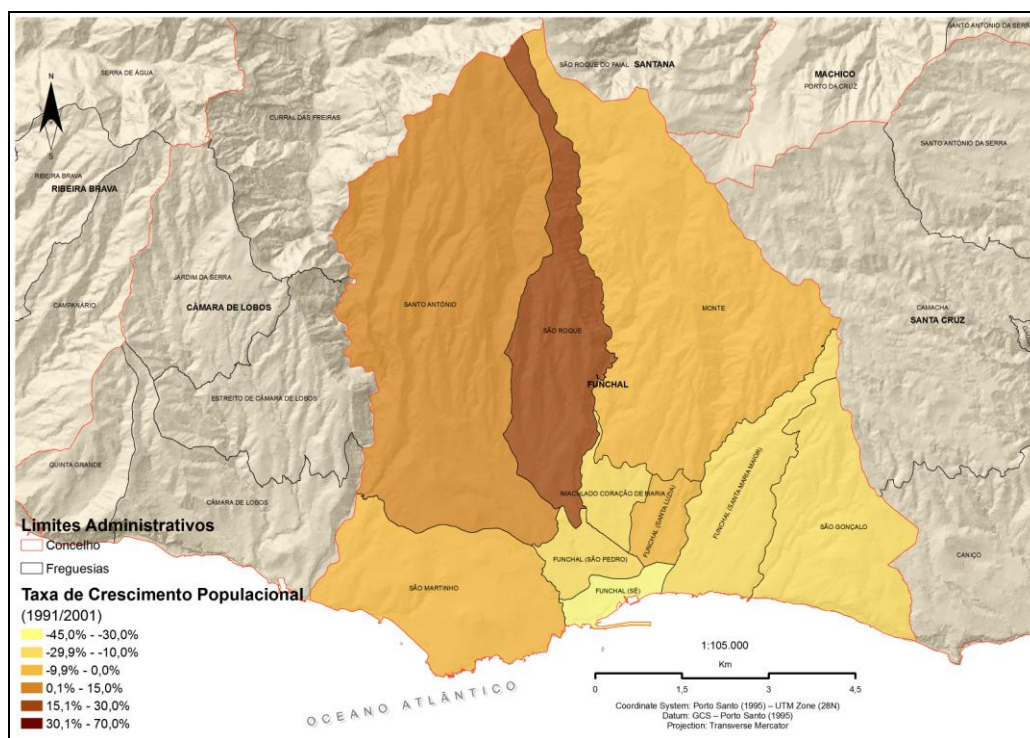


Figura 38 - Taxa de variação da população das freguesias do concelho do Funchal (1991- 2001).
Fonte estatística: INE - Censos de 1991 e de 2001.

Entre 2001 e 2011 há a salientar o acréscimo de população na freguesia da Sé (24,0%), que corresponde ao núcleo central do Funchal, para além de São Martinho e Santo António (28,7% e 25,1%, respectivamente).

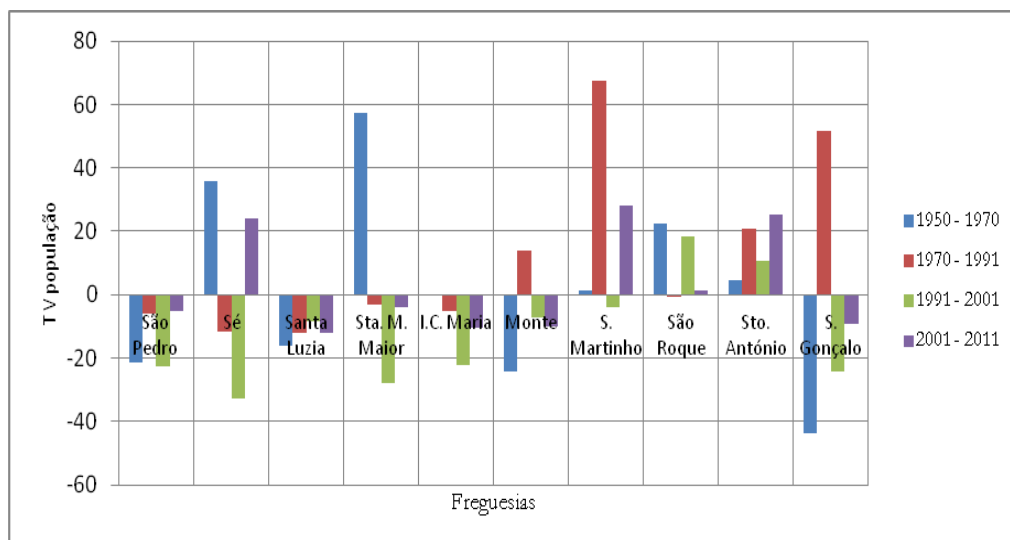


Gráfico 25 – Evolução das taxas de variação da população nas freguesias do concelho do Funchal (1950-2011)

Fonte: INE.

A comparação entre os quatro períodos considerados permite detectar as mudanças de preferência da população pelas áreas de residência, ao longo do tempo. A Sé e Santa Maria Maior, que eram lugares de excelência para viver, nas décadas de cinquenta e sessenta, vêem-se relegadas em favor de São Martinho, São Gonçalo e Monte, na década de setenta e oitenta. Já entre 1991 e 2001 as preferências vão para Santo António e São Roque (gráfico 25). Em 2011, a freguesia da Sé volta de novo a ser um lugar atractivo para viver.

Freguesias urbanas	Famílias (nº)				Taxas de Variação do número de famílias		
	1970	1991	2001	2011	1970-1991	1991-2001	2001 - 2011
São Pedro	2322	2656	2561	2871	14,3	- 3,5	12,1
Sé	952	972	801	1222	2,1	- 17,6	52,5
Santa Luzia	1879	2101	2274	2320	11,8	32,0	2,0
Santa Maria Maior	4202	5092	4423	4932	21,2	- 13,1	11,5
Imaculado Coração de Maria	1891	2361	2189	2388	24,8	- 7,3	9,1
Monte	1436	2022	2058	2067	40,8	1,7	0,4
S. Martinho	2862	5203	6549	10067	81,8	25,8	53,7
São Roque	1697	1895	2647	3146	11,6	39,7	18,8
Santo António	3373	5043	6129	9050	49,5	21,5	47,6
São Gonçalo	1333	2316	1950	1992	73,7	- 15,8	2,1

Tabela 25 - Taxas de variação das famílias nas freguesias do concelho do Funchal (1970- 2011).

Fonte: DRE: 11º Recenseamento da População.

No que se refere à taxa de variação das famílias e dos alojamentos (tabela 25 e 26), entre 1970 e 1991 todas as freguesias apresentam um crescimento positivo. Evidencia-se, em relação ao primeiro indicador, São Martinho com um acréscimo de 81,8%, São Gonçalo (73,7%), Santo António (49,5%) e o Monte com 40,8%. A Sé é a que regista menor crescimento (2,1).

Entre 1991 e 2001 a dinâmica altera-se. Não só as freguesias do centro histórico (Sé, São Pedro e Santa Maria Maior) perdem famílias, como também algumas das áreas periféricas, nomeadamente Imaculado Coração de Maria e São Gonçalo.

Entre 2001 e 2011 há um retorno de famílias ao centro da cidade, com destaque para a freguesia da Sé (mais 52,5%) continuando, no entanto, a verificar-se, também, um aumento muito significativo em algumas freguesias periféricas, em particular, Martinho e Santo António (53,7% e 47,6 %, respectivamente).

Freguesias	Nº de alojamentos familiares				Taxas de Variação do número de alojamentos familiares		
	1970	1991	2001	2011	1970-1991	1991-2001	2001 - 2011
São Pedro	2275	2754	3025	3858	21,1	9,8	27,5
Sé	929	1349	1415	2201	45,2	4,9	55,5
Santa Luzia	1843	2429	2813	3164	31,8	15,8	12,4
Santa Maria Maior	4400	5448	5467	6376	23,8	0,3	16,6
Imaculado Coração de Maria	1904	2663	2767	3074	39,8	3,9	11,1
Monte	1582	2192	2381	2471	38,5	8,6	3,7
S. Martinho	2992	5574	8696	13 751	86,3	56,0	58,1
São Roque	1777	1870	3049	3687	5,2	63,0	20,9
Santo António	3653	5667	6999	10 944	55,1	23,5	56,3
São Gonçalo	1492	2534	2243	2548	69,8	- 11,5	13,4

Tabela 26 - Taxas de variação dos alojamentos nas freguesias do concelho do Funchal (1970- 2011).

Fonte: XI Recenseamento da População DRE

INE – censos 2011 (dados preliminares).

Quanto ao número de alojamentos, entre 1970 e 1991 o maior crescimento verifica-se em São Martinho (86,3%), São Gonçalo (69,8%), Santo António (55,1%), Monte (38,5%) e Imaculado Coração de Maria (39,8%), isto é, freguesias periféricas ao centro, com excepção de São Roque, onde a taxa de variação dos alojamentos é menos elevada (5,2%). No centro, a freguesia da Sé é a que apresenta uma maior taxa de variação (45,2%).

Entre 1991 e 2001 há apenas uma freguesia que apresenta valor negativo - São Gonçalo (-11,5%). É de referir que esta freguesia foi a que apresentou maior crescimento, logo a seguir a São Martinho, entre 1970 e 1991. Pelo contrário, São Roque registou o menor acréscimo de alojamentos entre 1970 e 1991, enquanto entre 1991 e 2001 apresenta o aumento mais elevado. De entre as freguesias periféricas Santo António e o Monte viram a atractividade diminuir entre 1991 e 2001, enquanto São Martinho manteve um nível de preferência bastante alto.

Nesta última década, São Martinho, a Sé e Santo António foram as que apresentaram taxas de variação de alojamentos superiores a 50 %.

A comparação entre as taxas de variação dos alojamentos, da população e das famílias entre 1970 e 1991 (gráfico 26), permite observar que a taxa de variação da população é inferior às outras duas, em todas as freguesias, no período considerado. São Martinho e Santo António são as freguesias que registam um crescimento mais equilibrado, enquanto a Sé apresenta um crescimento de alojamentos muito superior às outras duas variáveis. As freguesias das zonas altas do concelho (Monte e São Roque) são as únicas que têm uma taxa de variação de alojamentos inferior à das famílias.

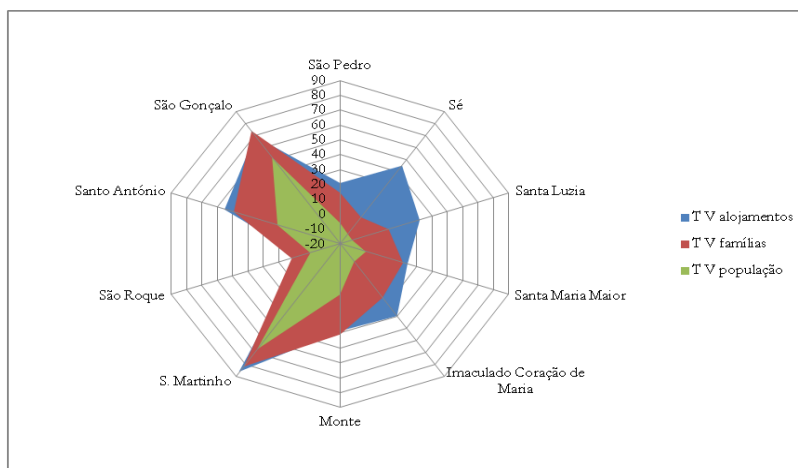


Gráfico 26 – Comparação entre as taxas de variação da população, das famílias e dos alojamentos nas freguesias do concelho do Funchal (1970 - 1991).

Fonte: INE

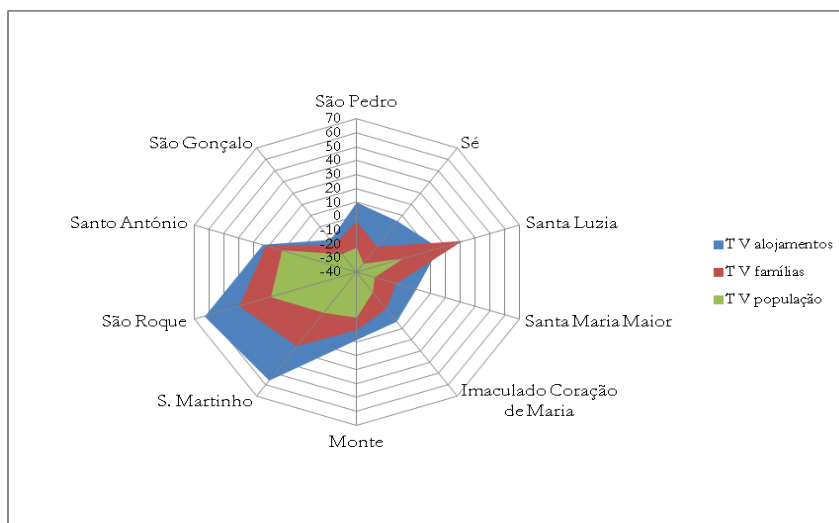


Gráfico 27 – Comparação entre as taxas de variação da População, das famílias e dos alojamentos nas freguesias do concelho do Funchal (1991 -2001).

Fonte: INE.

Entre 1991 e 2001 (gráfico 27), há um maior crescimento do número de alojamentos em todas as freguesias, com excepção de Santa Luzia que regista uma taxa de variação mais elevada no número de famílias. Neste acréscimo de alojamentos destaca-se São Martinho e São Roque.

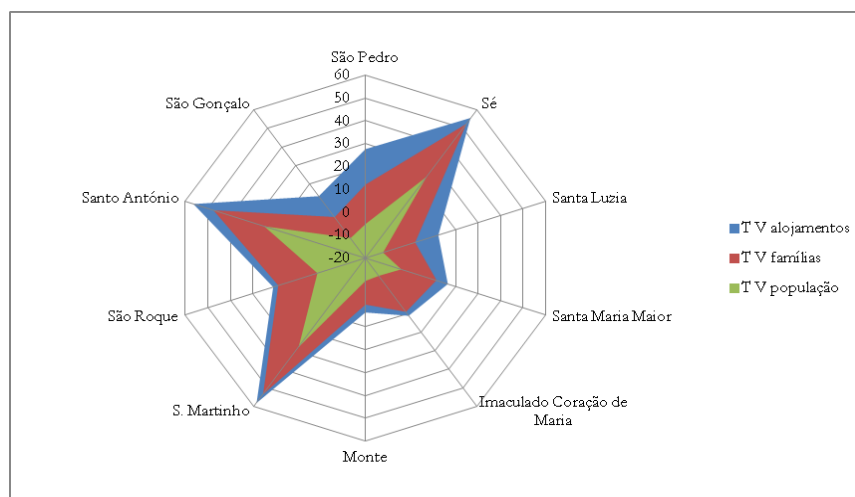


Gráfico 28 – Comparação entre as taxas de variação da população, famílias e alojamentos nas freguesias do concelho do Funchal (2001 – 2011).

Fonte: INE.

Entre 2001 e 2011 (gráfico 28), o crescimento entre as três variáveis é mais homogéneo, com uma variação muito aproximada entre o número de alojamentos e o número de famílias.

O estudo da mobilidade populacional, por áreas intermunicipais, permite observar, ainda melhor, quais as grandes áreas repulsivas e as que são mais procuradas pela população (tabela 27).

Áreas Intermunicipais	Evolução da população Urbana									
	1950	% da pop. urbana (1950)	1970	% da pop. urbana (1970)	1991	% da pop. urbana (1991)	2001	% da pop. urbana (2001)	2011	% total da pop. urbana (2011)
Encosta sul ocidental	33578	18,2	29560	15,6	25636	12,8	23506	12,3	24 583	11,4
Encosta Norte	15035	8,3	11845	6,3	9858	4,9	8475	4,5	8074	3,8
Aglomeração Metropolitana	132511	71,9	143 575	76,0	160 127	79,9	155 120	80,9	178 301	82,3
Porto Santo	3017	1,6	3915	2,1	4706	2,4	4474	2,3	5482	2,5
Total população urbana	184 141	100,0	188 895	100,0	200 327	100,0	191 575	100,0	216 440	100,0
Total da população da Região	269769		251135		253426		245011		267 938	

Tabela 27 – Evolução da população urbana por áreas intermunicipais (1950 - 2011).

Fonte: INE.

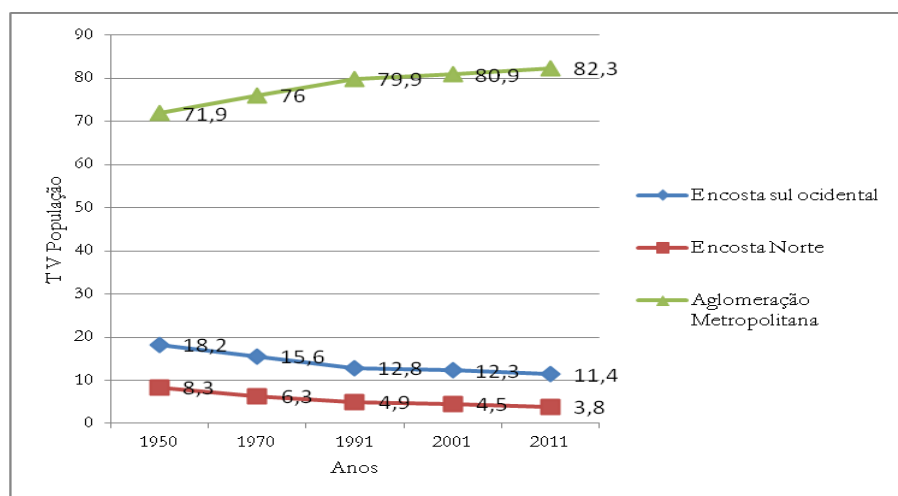


Gráfico 29 – Evolução da população urbana, por áreas intermunicipais (1950 e 2011)

Fonte: INE.

A Aglomeração Metropolitana, desde meados do século XX, está a ganhar população, enquanto a encosta norte continua com população em perda. Nesta última década a encosta sul ocidental registou um ligeiro aumento de residentes o que faz prever a expansão da Área Metropolitana para Oeste, até à Ponta do Sol (gráfico 29).

Como conclusão podemos mencionar que as mudanças de preferências das áreas de residência, relacionadas com o trabalho/ residência/ preço do solo, levou a

uma nova dinâmica da mobilidade populacional interconcelhia, muitas vezes não previstas nos Planos Directores Municipais, o que pode originar problemas, não só espaciais como económicos e sociais. Estes factos levantam sérias questões sobre a rigidez dos instrumentos de Gestão Territorial e da necessidade da implantação de Planos Estratégicos para as sectores de maior potencialidade e desenvolvimento, nomeadamente, o sector do turismo e alguns ramos agrícolas e pensar em algumas indústrias de ponta, não centralizadas na capital da Região, criando novas centralidades, não de forma teórica, como é normal observar nos PDM, mas no terreno, dando condições de desenvolvimento a esses lugares.

3. A expansão urbana e o ordenamento no concelho do Funchal

A dispersão da população na periferia das cidades e o vazio nos centros é uma realidade que se reflecte na dinâmica da expansão espacial, que deve estar na base de qualquer política de ordenamento do território e que constitui uma parte importante na matriz do planeamento territorial. Por parte do poder político, deve ser dada uma atenção especial às migrações internas para que não haja o crescimento caótico verificado em Portugal, em épocas anteriores, principalmente entre as décadas de 60 e 80 do século XX. Segundo Salgueiro (2005, p. 258), “nos anos 60 do século XX praticamente só os loteamentos e bairros clandestinos permitiam falar de *sprawl* na Área Metropolitana de Lisboa; nos anos 80 esse modelo de disseminação começa a ser quase dominante. A construção citadina atinge áreas afastadas, as novas vias de transporte permitiram ocupar terrenos intercalares e a construção disseminada no território”. A grande permissividade vivida em relação à ocupação dos solos e especulação fundiária levou a uma expansão urbana caótica, *urban sprawl*²⁴, que

²⁴ Segundo Ojima (2007), citando Kieffer (2003), o termo *urban sprawl* surge em meados da década de sessenta do século XX como uma designação pejorativa para expressar a expansão descontrolada das aglomerações urbanas norte-americanas, sobretudo pela disseminação do padrão suburbano de urbanização, onde a maior parte das casas eram unifamiliares, numa ocupação urbana de baixa densidade, de que é exemplo Los Angeles.

conduziu a uma suburbanização residencial e funcional que se reflecte no espaço social.

A possibilidade de novas opções da localização de residência, condicionadas por múltiplos factores, conduz a um maior alastramento das áreas urbanizadas roubando espaço ao rural, o que contribui para disfunções no tráfego, quer em relação aos engarrafamentos, quer no acréscimo da poluição, ou ainda no maior consumo energético.

Actualmente, com o rápido crescimento populacional e de urbanização, vemos que as sociedades buscam, cada vez mais, espaços para se instalarem, muitos dos quais em lugares de risco, tornando susceptíveis as catástrofes naturais que afectam toda a população que lá habita. Este problema só pode ser alterado e ultrapassado através da criação de uma mentalidade colectiva da sociedade perante a situação dos riscos naturais. Sensibilizar a população a habitar em lugares com maior segurança é uma das formas de amenizar os impactos destes desastres.

Na Madeira, o mesmo problema também se fez sentir, com um alastramento descontrolado da periferia da cidade, numa primeira fase da expansão urbana e, uma tentativa posterior, através da elaboração dos Planos Directores Municipais, de controlar esse crescimento caótico.

Em 1909, faziam parte integrante da cidade do Funchal as freguesias da Sé e de Santa Luzia, a quase totalidade da de São Pedro e ainda uma parte considerável de Santa Maria Maior, sendo por isso denominadas de freguesias urbanas (Figura 39). Nessa época, a cidade do Funchal tinha uma área de aproximadamente 750 hectares²⁵ (fotografia 16).

²⁵ Elucidário Madeirense, II volume, pág. 64.

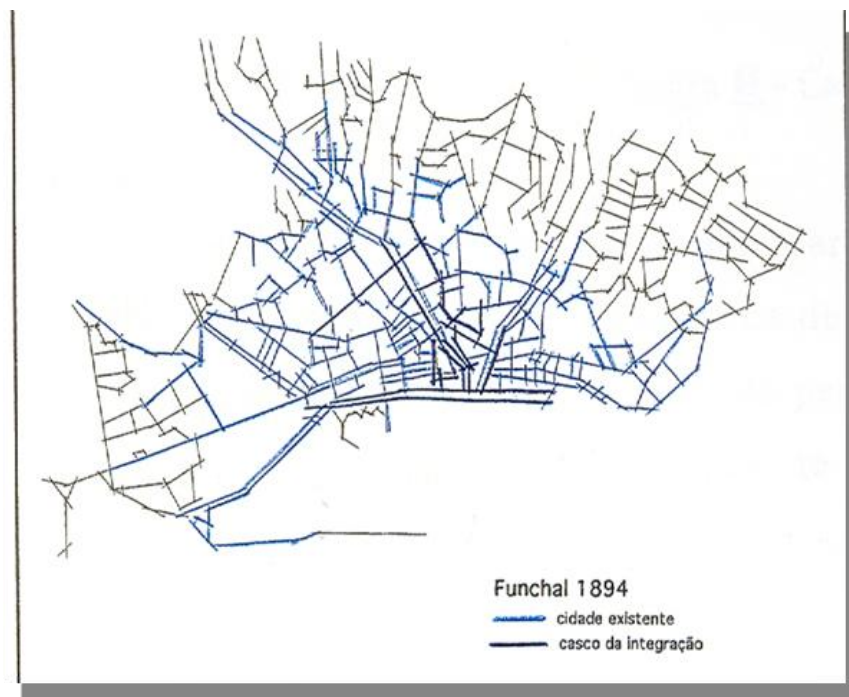


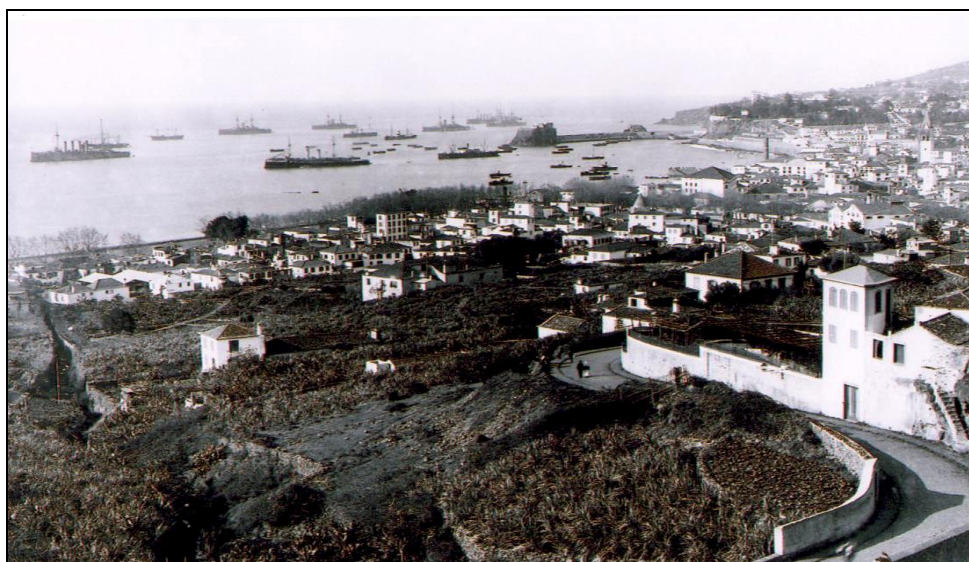
Figura 39 –Malha urbana do Funchal nos finais do século XIX.
Fonte: Câmara Municipal do Funchal.



Fotografia 16 – Baía do Funchal 1907 – 1911.
Fotógrafo: Perestrellos Photographos.

Na década de vinte do século XX, a cidade continuava limitada às freguesias urbanas do início do século, embora houvesse uma grande movimentação no porto do

Funchal com navios fundeados ao largo, uma vez que o porto ainda não tinha sido ampliado (fotografia 17).



Fotografia 17 - Vista oeste da cidade do Funchal – Sítio da Americana (anterior a 1919).
Fotógrafo: Perestrellos Photographos.

Com o desenvolvimento da navegação a vapor, o Funchal passou a desempenhar um papel estratégico, devido à sua localização entre a Europa e a América, no abastecimento de carvão, de água e alimentos frescos.

As fragatas do carvão que abasteciam os navios são visíveis em muitas fotografias da época. Para além destes barcos, o Funchal, entre as duas guerras mundiais, no período de desenvolvimento económico, voltou a ser um importante porto de escala dos navios de cruzeiro, o que contribuiu para o desenvolvimento desta cidade, em especial nos sectores do turismo e comércio.

Este desenvolvimento era restrito à cidade, centro de aglomeração populacional. Nas vertentes sobranceiras e freguesias periféricas as casas apareciam muito dispersas (fotografia 18).



Fotografia 18 – Freguesia periférica do centro do Funchal (Santo António) – ano de 1936.

A construção do cais junto ao Forte de São José levou à construção de uma estrada que ligou o porto ao centro da cidade (fotografia 19).



Fotografia 19 – O Funchal nos meados do século XX.

Na parte baixa da cidade, junto ao litoral, em meados do século XX ainda não tinha sido construída a marina. Esta só foi inaugurada em 1984 .

A actividade do comércio gerada pelo porto, com a entrada de pessoas e mercadorias, criou a necessidade de abertura de ruas e da avenida marginal, ao longo do litoral da baixa da cidade, feita de acordo com os Planos de Urbanização da época,

com destaque para o **Plano Geral de Melhoramentos para o Funchal** do arquitecto Ventura Terra (1915). Muitos projectos apresentados neste Plano foram postos em prática na década de quarenta do século XX pelo então Presidente da Câmara Municipal do Funchal, Dr. Fernão Ornelas.

A partir da década de cinquenta, o aumento do êxodo rural em direcção à cidade do Funchal, movimento que se acentua nos anos sessenta e setenta do século XX, tem como consequência imediata a expansão urbana (figura 40).

A forma de crescimento da cidade reveste-se de aspectos específicos, conforme descreve Raul da Silva Pereira, num texto que resultou de uma palestra pronunciada na Câmara Municipal do Funchal em Janeiro de 1969. “Enquanto a antiga cidade tem estrutura caracterizada pelo predomínio de zonas urbanas contínuas, formando bairros com as suas características próprias, as habitações surgidas posteriormente destacam-se pela dispersão, interpenetrando-se as habitações com os terrenos de cultura. De tal modo que o concelho do Funchal, sendo o mais urbanizado, é também, um tanto paradoxalmente, o mais agrícola”.

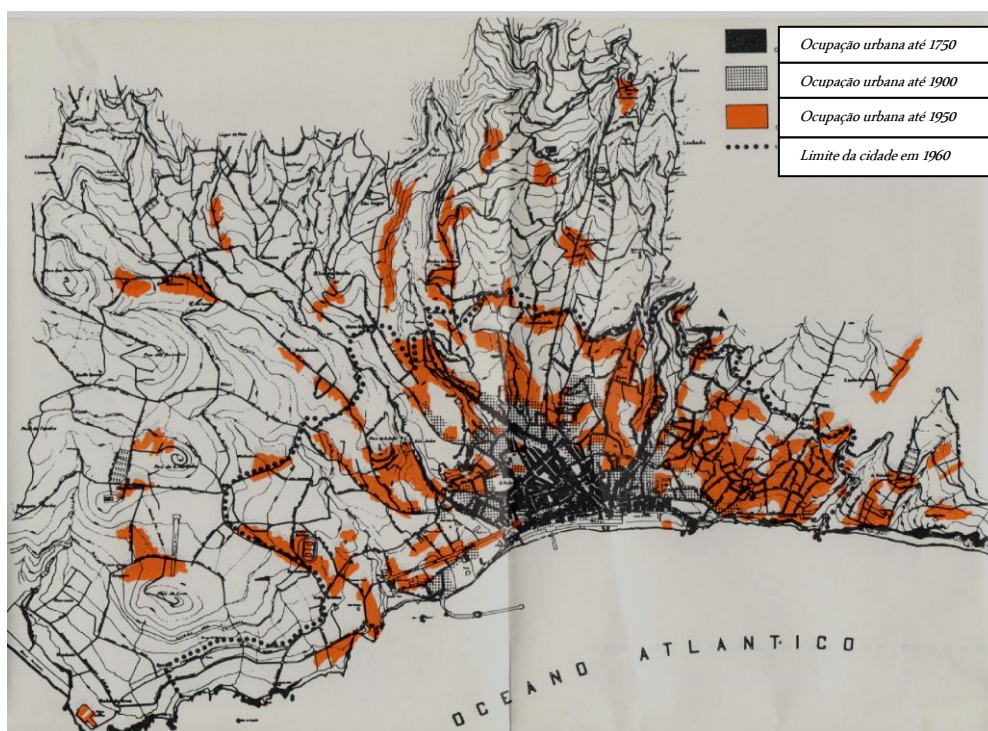


Figura 40 - Evolução do crescimento urbano do concelho do Funchal de 1750 a 1960.
Fonte: Câmara Municipal do Funchal.

Raul Silva Pereira, ainda no artigo acima referido, salienta as preocupações que deverá haver com o ordenamento do território. “Não se devem implantar habitações sem que o solo que as recebe seja apto e esteja preparado para isso, isto é, urbanizado. Fazer casas sem pensar que elas devem vir a formar ruas e praças, por onde terão de circular pessoas e veículos; sem deixar assinalado o local da escola, do posto de saúde, da creche, da zona comercial, do cinema, precisamente com a dimensão exigida pelo número de fogos que estão a ser feitos ou virão a sê-lo num futuro previsível, sem reparar se a Geografia condenou o local de construção a inundações catastróficas, mesmo que se verifiquem uma ou duas vezes numa geração; sem atender à proximidade dos locais de emprego de zonas insalubres, à necessidade de preservar tanto quanto possível a paisagem ou os valores culturais que o homem lhe acrescentou, construir habitações sem atender a estes ou outros condicionalismos é um dos piores serviços que se podem prestar ao mundo em que vivemos e uma pesada hipoteca deixada para o futuro”.

A preocupação com o ordenamento é bem visível neste texto de 1969, quando ainda não se falava em ambiente e a palavra poluição era inexistente no nosso vocabulário, mas numa década em que se estava a sentir os efeitos do êxodo rural, associado à abertura de novas vias de comunicação e de uma maior utilização do automóvel particular.

Ainda em 1969 o Arquitecto Botelho (p. 18) afirmava que “uma das principais dificuldades na definição do programa de urbanismo da cidade do Funchal reside na inexistência de estudos e directrizes de âmbito regional que integrem racionalmente os vários aspectos sectoriais envolvidos no planeamento e na ordenação do território”. Refere ainda (1969, p. 21), que o que caracteriza sobretudo a nova expansão, a nova forma, e com ela a nova vida da cidade, é o espalhamento, a conquista das zonas menos acessíveis – “a ocupação arrabaldina”. Trata-se de uma expansão não ordenada que se apoia em estruturas rurais preexistentes, inadaptadas à nova função – função urbana. Mais à frente (1969, p. 31) reforça a afirmação anterior dizendo “que a expansão da cidade apoia-se apenas nas precárias infra-estruturas viárias rurais existentes, que se processa sem qualquer previsão urbanística de ordenamento”.

O desordenamento urbano apontado por Botelho, prendia-se com o êxodo rural e o consequente fenómeno de centrifugação para a periferia, sem que existissem políticas de habitação para acolher os migrantes, nem de quaisquer políticas de reconstrução e reabilitação de edifícios no centro da cidade, ao contrário do que aconteceu em França, que começou por definir quais as áreas urbanas, levando à construção de uma cidade planeada (referido na página 60 deste estudo). A forte expansão periférica que se registou a partir da década de sessenta teve um carácter espontâneo, com muitas situações de construção de génese ilegal e de famílias a viver em furnas e barracas, sem o mínimo de condições de higiene. Esta urbanização e expansão periférica corresponderam a um aumento da degradação das condições de vida. Produziu-se num contexto de falta de infra-estruturas básicas, equipamentos colectivos e estradas, paralelamente a uma expansão caótica da cidade e desqualificação urbanística que tem vindo a ser ultrapassada com o esforço do Governo e com os apoios financeiros da UE, a partir de 1986. O retirar as famílias das furnas em que viviam e dar-lhes um lugar mais digno para viverem foi um dos primeiros passos do Governo Regional após a autonomia da Região Autónoma da Madeira.

A expansão da cidade do Funchal faz-se em todas as direcções, acompanhando a mobilidade das populações, subindo as encostas de forma descontínua e estendendo-se ao longo do litoral, para Este e para Oeste, ocupando, para além das freguesias centrais, as do Imaculado Coração de Maria, São Martinho, Santo António, Monte, São Gonçalo e São Roque (figura 41).

É de salientar que a maior expansão fez-se entre 1957 e 1971, sobretudo para norte e oeste, período em que as zonas rurais perdem grande quantidade de população.

Entre 1971 e 1997, o crescimento fez-se, fundamentalmente, nas partes altas de Santo António, Monte e São Gonçalo. São Roque, pelo contrário viu a sua área diminuir. Esta freguesia apresentou em 2001 um acréscimo populacional elevado, o

que pressupõe que a sua área tenha aumentado a partir de 1997, última data a que faz referência o mapa da figura 41.

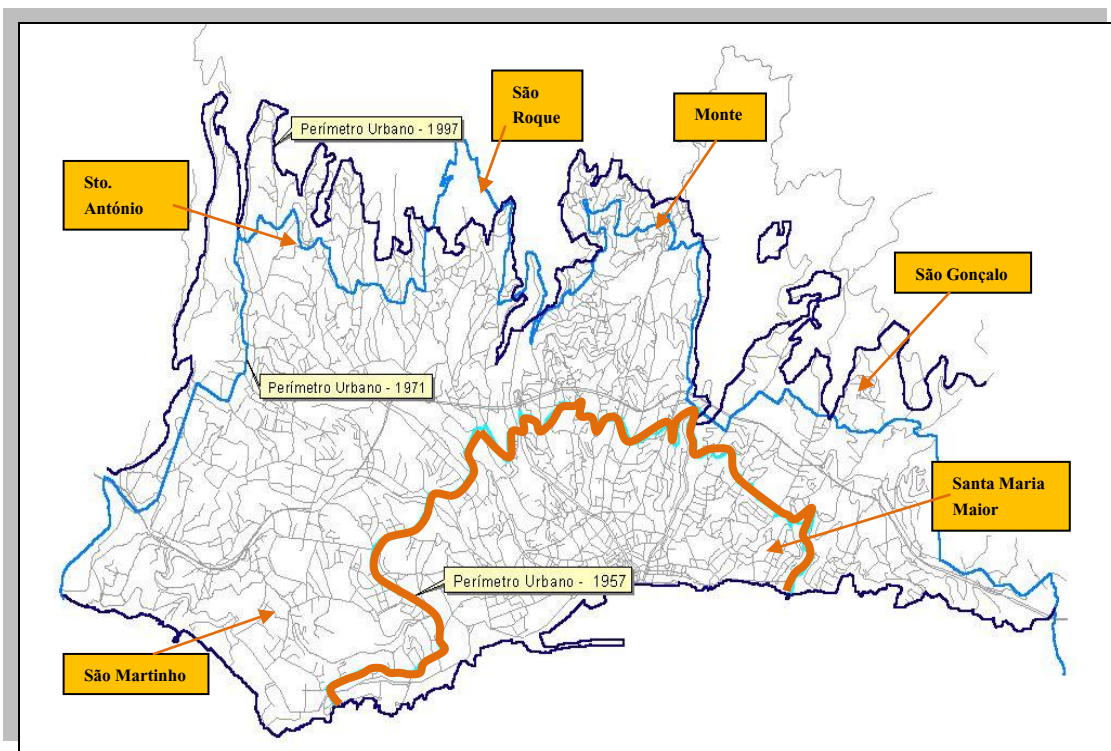


Figura 41 – Evolução do perímetro urbano do Funchal
Fonte: Câmara Municipal do Funchal (adaptado).

Já em 1949, apesar de os meios de transporte serem poucos, da mobilidade ser muito reduzida, a periferia do Funchal não era estática, parada no tempo. Orlando Ribeiro afirmava (1985, p. 130), “que o desenvolvimento recente do Funchal foi mais flagrante nas freguesias dos arredores do que na cidade. Enquanto esta apenas aumentou 108 p. 100 de 1890 a 1940, os arredores tiveram um crescimento mais importante” (166 p. 100).

Com a expansão urbana, o Funchal passa a ocupar uma área de 3410 hectares. Em altitude ultrapassa a curva de nível dos 780 metros em Santo António, chegando a mais de 800 metros na Corujeira - freguesia do Monte (figura 42).

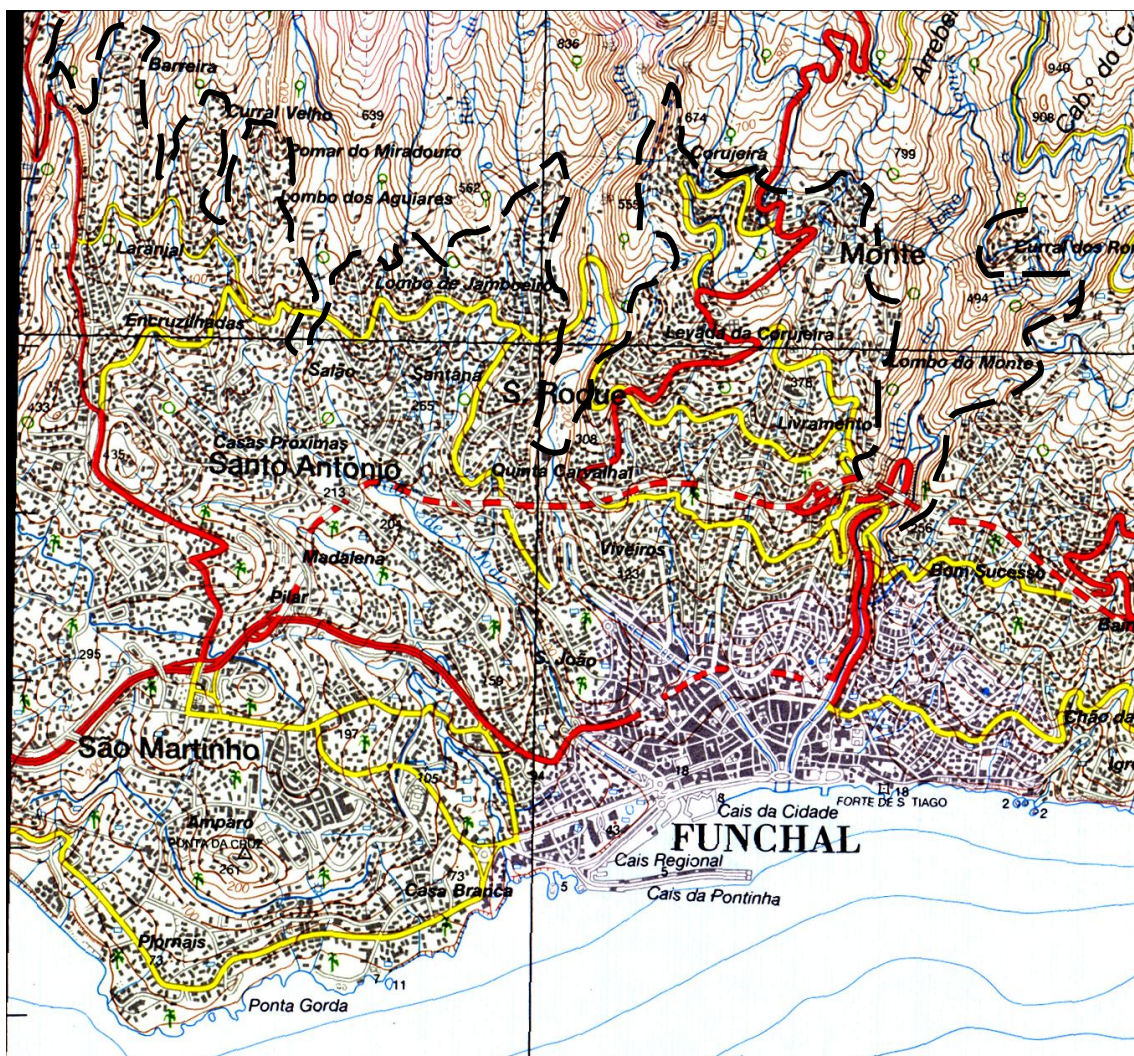


Figura 42 - Extracto do mapa topográfico 1/25000 - cidade do Funchal.
Fonte – Direcção Regional de Geografia e Cadastro (adaptado).

Em termos de ocupação do solo (figura 43), o Funchal reflecte, actualmente, a nova estrutura urbana resultado dos efeitos da dispersão e da aglomeração da população provocada pela grande mobilidade. Apresenta uma mancha contínua de área artificial, correspondente ao núcleo central e primeiro anel, enquanto a superfície agrícola e área florestal surgem por manchas cada vez mais alargadas à medida que a distância ao centro aumenta e as formas de urbanização são cada vez mais diluídas. Mas, mesmo no primeiro anel, existem manchas de cultura, principalmente de bananeiras, embora estas vão desaparecendo, de ano para ano, em favor da construção de hotéis e de residências. São solos de qualidade, localizados no litoral,

lugares mais quentes, mais soalheiros, e que por isso estão a sofrer grande pressão urbanística.

É de recordar que o PDM do Funchal (em revisão) considera como espaço ocupacional o **parque habitacional** que se prolonga até aos 200 metros de altitude – área urbana; a **área de habitação dispersa** a que se prolonga dos 200 aos 500 metros de altitude – a coroa em torno da área urbana; a **área de transição** que está associada à habitação dispersa e clandestina com predominância de prédios licenciados; a **área de clandestinos** com predominância até à cota dos 700 metros. Apesar de o PDM ter sido aprovado em 1995, o cenário mantém-se.

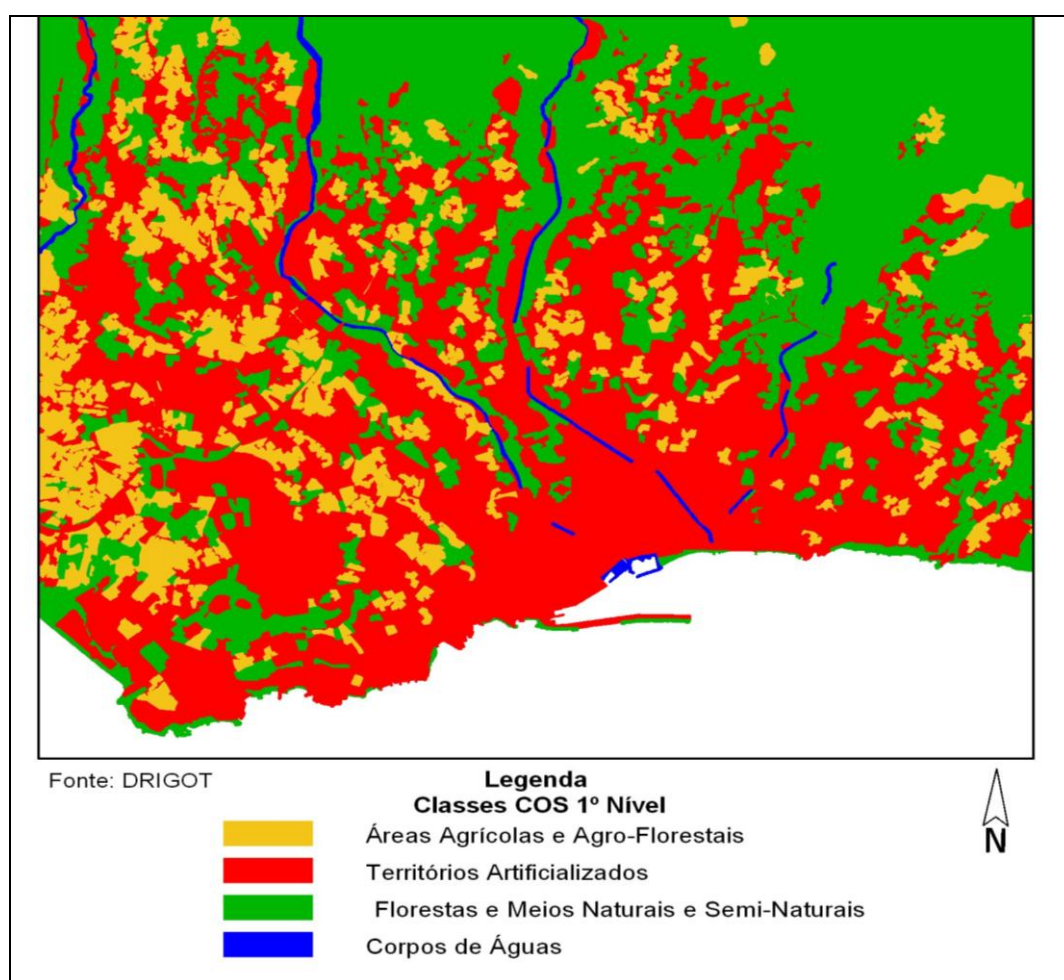


Figura 43 - Extracto da carta de ocupação dos solos da RAM na escala 1/25000 (concelho do Funchal).
Fonte: Direcção Regional de Geografia e Cadastro.

O PDM previa um crescimento e adensamento do parque edificado e para uma ocupação cada vez maior das áreas desocupadas, o que de facto se tem verificado. Previa ainda, um crescimento em altura o que não tem acontecido, devido, em grande parte, à contestação dos cidadãos quando surge algum projecto que ultrapasse os sete ou oito andares (providências cautelares), como foi o caso do prédio onde está instalado o Centro Comercial Dolce Vita. Uma cidade que tem por principal beleza a sua forma em anfiteatro, não pode perder parte da sua atractividade deixando construir em altura, a exemplo do que acontece nas cidades planas.

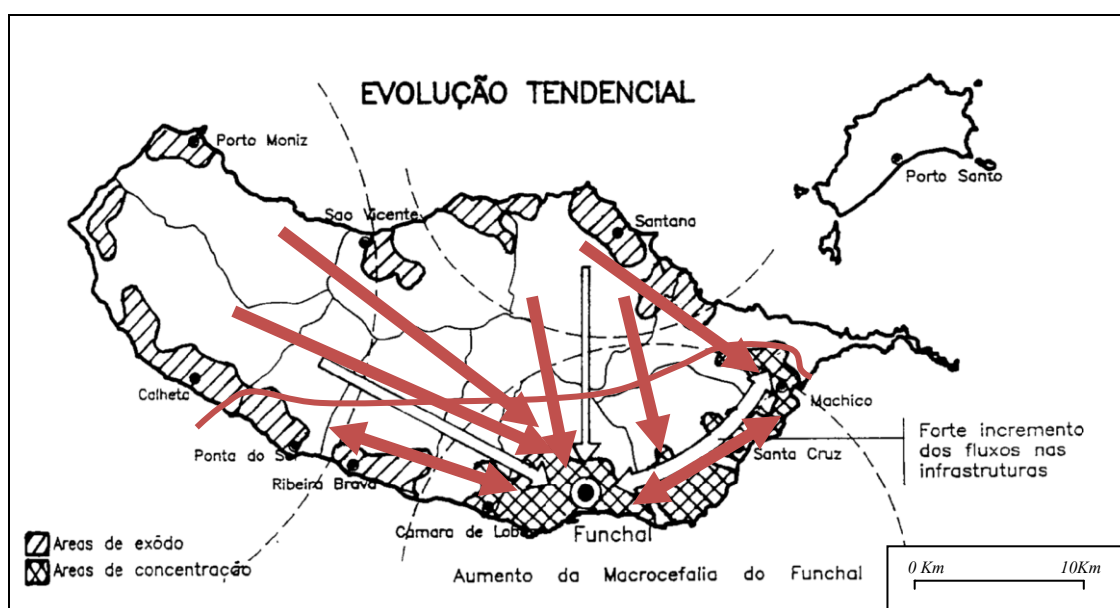
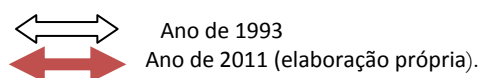


Figura 44 – Comparação entre a evolução tendencial da mobilidade populacional – POTRAM (1993) e a evolução tendencial da mobilidade populacional em 2011.



O POTRAM, por sua vez, apontava para um forte incremento dos fluxos migratórios em direcção à Área de Concentração que se estende de Câmara de Lobos até Machico, área que neste estudo denominamos por Aglomeração Metropolitana e a macrocefalia da cidade do Funchal (figura 44). A tendência de expansão da Aglomeração Metropolitana para Oeste, até à Ponta do Sol, não era perspectivada naquele estudo, facto que se verificou nesta última década e que deve continuar nos próximos anos, atendendo às novas acessibilidades criadas.

Com a grande expansão da cidade o seu limite tornou-se difuso, deixando de ser possível afirmar, actualmente, com rigor, onde acaba a urbe e começam as áreas periurbanas e rurais (fotografia 20)²⁶.



Fotografia 20 – A expansão urbana - freguesias de Santo António e de São Roque - zonas altas da cidade do Funchal (ano de 2010).

Há uma dispersão, cada vez maior das casas até entrarem no domínio da floresta, já a altitudes que vão até aos 800 metros, onde os declives são muito acentuados e as acessibilidades cada vez menores (figura 45). As árvores vão sendo abatidas e novos loteamentos vão surgindo. Muitas destas casas são de construção clandestina, como referido no PDM do Funchal.

O PDM do concelho do Funchal, já em 1995, referia que as áreas de ocupação clandestina ocupavam as zonas altas e de difícil acessibilidade do concelho e apresentam grande densidade de ocupação humana.

²⁶ A delimitação da área territorial de cidade foi feita pelo INE, em parceria com as respectivas Câmaras Municipais, tomando como referência os instrumentos de planeamento, ou seja, os perímetros urbanos considerados nos planos (Salgueiro, 2005, p. 184, 2º volume).



Figura 45 - Zonas altas de Santo António.

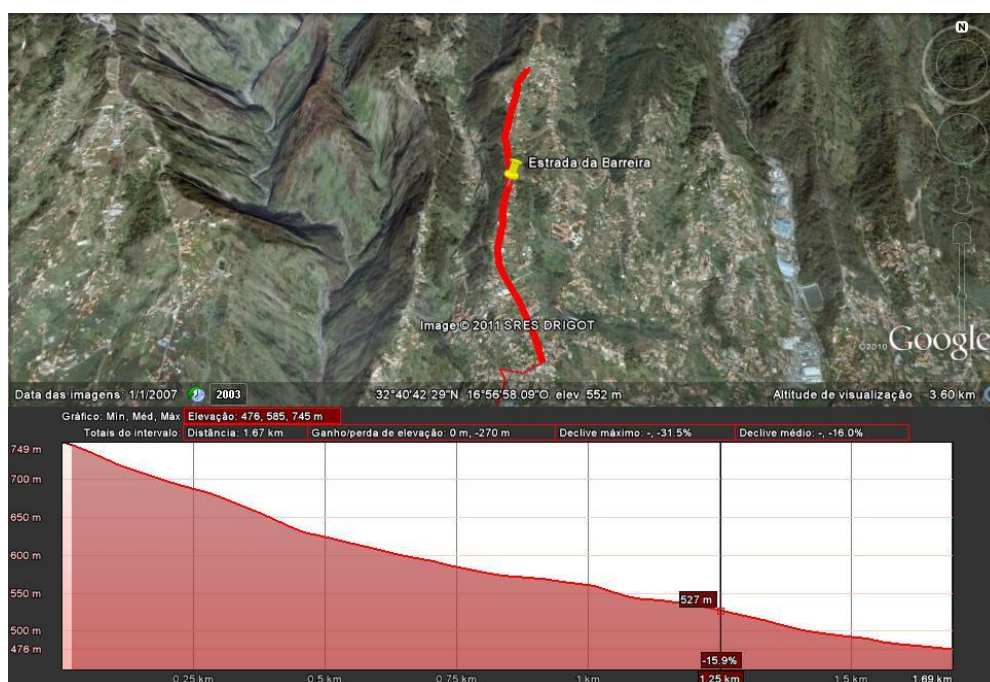


Figura 46 – Perfil da estrada que serve o Sítio da Barreira - Santo António.

O que chama a atenção para quem visita estes lugares é que, apesar de clandestinas, a maior parte destas casas encontra-se dotada de rede eléctrica e de abastecimento de água, tem acessos pavimentados e é servida por transportes públicos. São zonas de risco, porque de grande declive, com possibilidade de desabamentos e de enxurradas, principalmente com tempo de chuva, conduzindo ao

isolamento da população devido à fraca acessibilidade. As vias de comunicação de acesso às casas, regra geral, são estreitas, íngremes, muito inclinadas, a acompanhar a orografia do terreno (figura 46).

O PDM aponta ainda como as piores áreas para viver as que se encontram junto às ribeiras, em mau estado de conservação e condições de habitabilidade precária. Segundo a nossa opinião, estes lugares nunca deveriam ter sido ocupados por residências e, se aparecessem de forma ilegal, deveriam ser logo destruídas. O não querer criar problemas de momento traz consequências desastrosas de ordenamento do território e de segurança da população a curto e médio prazo.

Os residentes têm consciência que a escolha por viver nestes lugares é perigosa, mas dizem não ter alternativa. Muitas das habitações foram construídas em terrenos dos pais ou são casas deixadas por herança. Por isso, a importância da intervenção do Governo e da Câmara Municipal, através de uma acção concertada que contribua para a segurança desta população, e que haja autoridade suficiente para não deixar construir em zonas de risco, ou mandar destruir se tal for considerado necessário.

Esta estrutura urbana tem conduzido a importantes processos de transformação territorial, com incidência no alastramento desordenado e numa ocupação desequilibrada e excessiva do espaço suburbano da cidade do Funchal, a que podemos denominar de *urban sprawl*, a exemplo do que se tem passado em Portugal Continental, na América do Norte e em muitos outros países (já referenciado neste estudo, p. 197).

Se, durante muitos anos, o processo de urbanização se desenrolou num contexto de ausência de políticas de ordenamento do território, a recente emergência de vários instrumentos de planeamento não tem sido suficientemente eficaz para alterar e/ou inverter o modelo macrocéfalo de suburbanização existente.

A elaboração e aprovação do Plano Regional de Ordenamento do Território (POTRAM) e dos Planos Directores Municipais (PDM) e de muitos Planos de Urbanização (PU) e de Pormenor (PP) tentaram ordenar o território de forma a minorar o problema resultante de um crescimento caótico e passar a controlar a

expansão urbana. O Plano Director Municipal do Funchal não foi capaz de resolver esta situação. A lei do zonamento, tendo por objectivo gerar um crescimento ordenado, delimitar áreas urbanas e rurais, residenciais e funcionais, não conseguiu travar a expansão urbana, porque este problema tem muito de social, para além do económico e político. Não é possível obrigar as famílias a comprarem alojamento no centro, quando o valor das habitações é muito elevado, não compatível com o nível de vida dos casais jovens que estão no início das suas carreiras e, muitas vezes, tendo um pedaço de terra na periferia da cidade, que lhes coube por herança, com área para construir uma pequena habitação. Não raras vezes, a não permissão de construção por parte da Câmara Municipal leva ao recurso de edifícios clandestinos, contribuindo para uma proliferação espontânea, caótica, nas vertentes com declives acentuados.

A este obstáculo, ainda há a acrescentar o custo da construção. De acordo com o afirmado no **Programa Operacional Plurifundo** da Região Autónoma da Madeira 2000-2006 (POPRAM), o custo aproximado de construção na RAM é cerca de 35% superior à média do Continente. Para além destes factores, temos de considerar que a densidade populacional, em 2008, era de 308,5 hab/Km², enquanto a do País era e 113,9 hab. /Km², o que se traduz por uma intensa procura de habitação, numa região insular em que, segundo o POPRAM (2000-2006), apenas 11% da área total desta ilha tem um declive inferior a 16% e um quarto da superfície está acima dos 1000 metros de altitude (áreas não habitáveis). Esta realidade leva à construção em áreas de risco, cujas consequências foram bem visíveis na catástrofe de 20 de Fevereiro de 2010 e que atingiu, principalmente, os bens das famílias com menores recursos que habitam as zonas altas da cidade do Funchal e nas margens das ribeiras.

A solução começa pela construção de casas cujos encargos estejam ao alcance daquelas famílias, nomeadamente apartamentos de rendas económicas, dispersos pela baixa da cidade com médias condições de habitabilidade, com incidência na zona velha da cidade, e não a construção de bairros que, pela sua qualidade, destoam da paisagem envolvente e discrimina as famílias que aí vivem. Mesmo construídos em solos caros, esta política de ocupação compensa porque são essas famílias que vão fornecer a mão-de-obra necessária ao comércio e aos serviços que se concentram,

fundamentalmente, no centro do Funchal e nos pólos periféricos e que são a base do desenvolvimento da economia madeirense. Desta forma reduziam-se as migrações pendulares, travava-se a expansão urbana, beneficiava-se a concentração de mão-de-obra o que contribuiria para uma maior produtividade e redução do consumo de energia.

Como forma de travar a expansão urbana, o Governo Regional já adquiriu 1800 hectares de terrenos nas serras de Santo António e de São Roque visando a sua reflorestação e funcionamento como tampão verde ao crescimento urbano para montante. Este projecto, segundo o Vice-Presidente da Câmara Municipal do Funchal, é para ter continuidade, não somente no Funchal, mas também nos concelhos de Câmara de Lobos, Ribeira Brava e Ponta do Sol.

Ainda nas zonas altas, a Câmara Municipal do Funchal, através do Gabinete Técnico das Zonas Altas elaborou, entre 1995 e 2011, 854 projectos de arquitectura e de especialidade para famílias de fracos recursos financeiros do concelho que não têm possibilidade de recorrer aos serviços especializados de arquitectos e engenheiros. Esta política visa, no essencial, a reabilitação de casas degradadas e a requalificação urbanística destas áreas, para além de melhorar a qualidade de vida da população beneficiada por estas obras.

Uma outra iniciativa do Governo tem sido a de realojar as famílias que perderam as suas casas aquando da catástrofe de 20 de Fevereiro de 2010 em novas habitações, não nessas áreas que eram consideradas de risco, mas em lugares mais próximos do Funchal, que não ofereçam perigo. As casas não habitadas têm sido destruídas, embora as famílias continuem na posse das suas terras de cultivo.

A Câmara Municipal do Funchal está a levar avante o processo de posse administrativa (expropriação) de prédios em avançado estado de degradação na Zona Velha da Cidade, protegida, em termos legais, para as transformar em habitações sociais. Ainda segundo informação da Câmara do Funchal, nos últimos anos o centro do Funchal ganhou 1200 fogos resultado do esforço, por parte da Câmara, de reduzir

as deslocações da população. Na Zona Velha da cidade, a edilidade funchalense tem adquirido, em média, três prédios por ano para lá instalar famílias, criando habitação social e, desta forma, fixar a população, após a recuperação dos prédios.

Mas, ao mesmo tempo que se quer travar o crescimento periférico, continua-se a incentivá-lo, embora indirectamente, em desfavor da perda de população do centro da cidade. Isso é bem visível com a construção de uma nova via rápida à cota de 500 metros para servir a população das zonas altas dos concelhos de Santo António e de São Roque (fotografia 21). A construção desta via incentiva a construção nas zonas altas porque passa a haver maior acessibilidade.



Fotografia 21 - A nova via rápida que está a ser construída à cota 500, que irá servir as zonas altas de Santo António e São Roque.

Temos de considerar que o crescimento das baixas densidades nas periferias urbanas, aquilo a que os ingleses chamam de *stroll*, tem efeitos negativos porque está a gerar um espaço urbano subaproveitado. Há um consumo de terrenos exagerados, há um consumo de áreas agrícolas e florestais, um ataque à biodiversidade.

Conclui-se que, depois de um período de *laissez-faire* em que se cometeram múltiplos ataques à paisagem e aos recursos naturais, a Madeira encetou um processo de recuperação das paisagens e do ambiente, através da elaboração dos Planos Directores Municipais, dos Planos de Urbanização e dos Planos de Pormenor. Cabe ao

poder público, através dos seus gestores e dos planos de Governo, produzir condições para que a planificação urbana se faça de forma correcta e os privados tomem consciência de que as regras de urbanismo são para serem cumpridas, partindo do princípio que da parte do Governo os objectivos são os melhores para a Região.

Temos de recordar que as forças da natureza são superiores à acção do homem e que o Homem não pode dominar a natureza, apesar de todo o avanço das novas tecnologias.

Capítulo IV

Os Espaços Rurais e as Relações Cidade/Campo

1. As relações rural/urbano em função das acessibilidades

A relação entre o mundo rural e o urbano tem assumido características diferentes, ao longo do tempo, em função das inovações e dos novos modos de vida da população.

A dicotomia rural/urbano era bem visível até meados do século XX. Havia uma relação desigual, quer em termos económicos, quer no aspecto social e cultural, com grande hegemonia do sector urbano. Do campo vinham os produtos agrícolas, enquanto a cidade oferecia os serviços e o comércio de nível médio e elevado. O modo de vida da população também apresentava grandes diferenças na forma de estar, nas atitudes e até na linguagem. No mundo rural as informações eram escassas. As notícias eram dadas ao domingo, durante a missa, pelo pároco da freguesia, entidade que merecia todo o respeito e a quem solicitavam ajuda quando a crise apertava, enquanto a cidade detinha a informação e os principais serviços, como hospitais e escolas de nível secundário e superior, gabinetes de contabilidade, engenharia, advocacia ou arquitectura.

O desenvolvimento dos meios de comunicação e de transporte alterou a relação cidade/campo. Com a interligação, cada vez maior, entre o rural e o urbano e uma oferta de emprego diversificada nas cidades, aliada a melhor qualidade de vida, o espaço urbano expandiu-se, com a consequente conversão do uso do solo agrícola nas orlas citadinas, mesmo que esse fosse de grande fertilidade. Assim se desenvolveram, para além do núcleo central da cidade, áreas suburbanas e periurbanas que se diferenciam pela maior ou menor dispersão dos edifícios, e de um rural que muitos autores subdividem em “rural intermédio” e “rural profundo”, habitado por famílias

que, de maneira geral, detêm menor poder económico e em que há uma maior dispersão da população.

Segundo Moreira (1997, p. 180), “quando nos referimos às zonas rurais desfavorecidas, se está a considerar todo um tecido económico e social com características que o distinguem do mundo urbano, essencialmente pela densidade populacional mais reduzida e pela importância que a actividade agrícola ainda representa, não tanto do ponto de vista económico, mas sobretudo, pela dimensão territorial que lhe está associada”.

As mudanças que se fizeram sentir no mundo rural, não se registaram somente no aspecto demográfico, com um decréscimo e envelhecimento acentuado da população na maior parte dos lugares, mas também no aspecto económico com os rendimentos de algumas famílias a aumentar devido à passagem da população activa do sector primário para a construção civil, auferindo salários muito mais elevados, e com a chegada das remessas dos emigrantes, garante de um nível e de uma qualidade de vida mais elevado às respectivas famílias.

No aspecto social, as mudanças são mais lentas, mas visíveis ao longo do tempo. As relações de vizinhança e de proximidade ficam cada vez mais ténues e na cultura a influência dos *mass media* e a presença dos turistas que visitam esses lugares, ou que aí se fixam de forma permanente ou sazonal, influenciam a forma de estar da população.

Estas mudanças, que se foram fazendo ao longo do tempo, associadas a uma maior mobilidade provocada pelo poder de compra mais elevado e inerente capacidade para aquisição de viatura própria, levam a um esbatimento das características da ruralidade e a uma maior dificuldade na separação destas duas realidades rural/ urbano. Assim, actualmente, a diferenciação centra-se mais na dimensão dos aglomerados populacionais do que nas características da população no seu conjunto. Deixa de haver coincidência entre o rural e a agricultura, ainda mais acentuada pela política do *set aside* exigida pela UE. Hoje, a teia de actividades e de fluxos económicos é muito mais complexa, com uma interpenetração crescente e assimilação de estilos de vida entre o rural e o urbano.

A televisão, existente em quase todos os lares, canal de divulgação e de assimilação de outros modos de vida, abriu à população novas vivências, usos e costumes que vão da gastronomia até à forma de vestir.

A crescente tendência de urbanização dos espaços rurais e o aumento da mobilidade da população conduz, por sua vez, a uma relocalização das actividades económicas nesses mesmos espaços e ao aparecimento de novas actividades e funções.

As novas dinâmicas do mundo rural também foram sentidas na Região Autónoma da Madeira, a exemplo do que se passa em outras regiões. O rural profundo, madeirense, isolado, deixou de existir, graças à maior acessibilidade e aos novos meios de comunicação e de informação. Esta mudança está a diluir a dicotomia rural/urbano, sendo a sua fronteira muito menos hermética, apesar de haver tentativas políticas e necessidades técnicas de delimitação destas duas realidades, como pode ser analisado através do Decreto Regulamentar n.º 11/2009, de 29 de Maio, Artigo 4.º, ponto 2, que define solo rural como “... o que se destina ao aproveitamento agrícola, pecuário e florestal ou de recursos geológicos, a espaços naturais de protecção ou de lazer ou a outros tipos de ocupação humana que não lhe confirmam o estatuto de solo urbano”.

Também, segundo o Plano Estratégico Nacional – Desenvolvimento Rural 2007-2013, a definição de zonas rurais teve por base o conceito da OCDE com adaptações à realidade portuguesa.

A OCDE classifica as NUT III em **Predominantemente Urbanas** (menos de 15% da população reside em freguesias com densidade demográfica inferior a 150 hab/km²), **Significativamente Rurais (= Intermédias)** (entre 15 e 50% da população reside em freguesias com densidade demográfica inferior a 150 hab/km²) e **Predominantemente Rurais** (mais de 50% da população reside em freguesias com densidade demográfica igual ou inferior a 150 hab/km²).

Na **Região Autónoma da Madeira**, esse estudo aplica para delimitação de zonas rurais a mesma metodologia.

Ainda, segundo o mesmo estudo, com base nesta metodologia, é a seguinte a delimitação da ruralidade na Região Autónoma da Madeira:

a) Zonas Predominantemente Rurais **(TR)**:

Concelhos da Calheta, Porto Moniz, Santana, S. Vicente, Ponta do Sol e Porto Santo.

b) Zonas Significativamente Rurais **(TI)** – Intermédias:

Concelho da Ribeira Brava, Freguesias do Curral das Freiras, Quinta Grande e Jardim da Serra, (Câmara de Lobos), Água de Pena, Caniçal, Porto da Cruz e Santo António da Serra (Machico), Gaula, Camacha e Santo António da Serra (Santa Cruz).

c) Zonas Predominantemente Urbanas **(TU)**:

Concelho do Funchal, Freguesias do Estreito de Câmara de Lobos e Câmara de Lobos (Câmara de Lobos), de Machico (Machico), Caniço e Santa Cruz (Santa Cruz).

A análise a este estudo e classificação demonstra que a mistura de concelhos com freguesias, como unidades de análise, leva a uma certa imprecisão. Além disso, não consideram as freguesias, sedes de concelho, como urbanas, o que não se coaduna com os critérios estabelecidos, actualmente, em Portugal. Por exemplo, para quem conhece o Porto Santo, nunca poderá incluí-lo no grupo de predominantemente rural. O mesmo se passa com a Vila de São Vicente ou a cidade de Santana, ou mesmo a da Calheta, da Ribeira Brava ou Ponta do Sol.

Na tentativa de delimitação rural/ urbano, a DGOTDU (1999), estabelece a diferença destas áreas, a nosso ver, mais de acordo com a realidade madeirense. Menciona que as **freguesias rurais** são as que têm uma densidade inferior a 100 hab/Km², ou que não integrem lugares com mais de 2000 habitantes e desde que não sejam sede de concelho, as **freguesias semi-urbanas** as que têm uma densidade populacional superior a 100 hab/Km² e inferior a 500 hab/Km² ou que integrem população residente superior ou igual a 2000 habitantes e inferior a 5000 habitantes e as **freguesias urbanas** as que sejam sede de concelho, ou que tenham uma população

igual ou superior a 5000 habitantes, ou uma densidade populacional superior a 500 hab/Km².

A partir dos critérios definidos pela DGOTDU e pelo INE (2004, p. 12²⁷) e tendo em consideração a realidade madeirense, neste estudo considerámos urbanas as freguesias que sejam sedes de concelho ou apresentam uma densidade igual ou superior a 500 hab/Km² e, simultaneamente, uma população igual ou superior a 5000 habitantes. As que preenchem um só destes últimos dois requisitos passaram para a categoria de semi-urbanas.

De acordo com este critério, agrupámos as freguesias da Região Autónoma da Madeira em urbanas, semi-urbanas e rurais e analisámo-las em três momentos diferentes (1991, 2001 e 2011), a fim de verificar a evolução.

Por uma questão de comparação, voltámos a incluir neste estudo as freguesias urbanas, embora já tivessem sido apresentadas em capítulos anteriores.

Assim, a diferenciação rural/urbano, neste estudo, centra-se na dimensão dos aglomerados populacionais e não nas características sociais que a população confere a uma determinada freguesia (anexos 9, 10 e 11).

De acordo com os critérios apontados, verificámos que em 1991 o número de centros urbanos é superior aos semiurbanos em uma unidade e é mais do dobro dos rurais (tabela 28).

Freguesias	Área (Km ²)	% Área em relação ao total	População (Nº)	% da população em relação ao total	Número de freguesias
Freguesias urbanas	351,86	43,9	195 613	77,2	22
Freguesias semi-urbanas	260,84	32,6	49010	19,3	21
Freguesias rurais	188,32	23,5	8803	3,5	10
Total	801,02	100,0	253 426	100,0	53

Tabela 28 – Quadro síntese das freguesias urbanas, semi-urbanas e rurais na RAM – Ano de 1991

Fonte: INE.

²⁷ Programa Operacional Plurifundo

A percentagem da população que residia nas freguesias rurais era de 3,5%, enquanto nas freguesias urbanas era de 77,2%. Se associarmos este valor aos das semi-urbanas a percentagem passa para 96,5%.

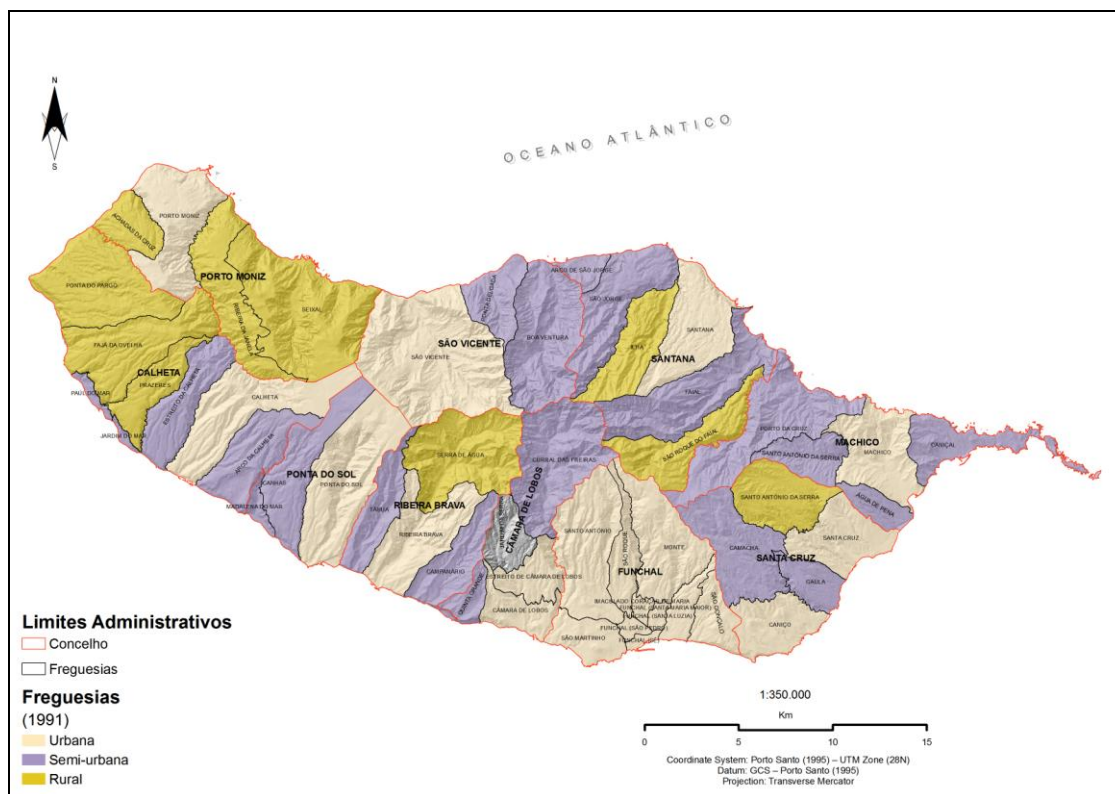


Figura 47 - Freguesias urbanas, semi-urbanas e rurais, em 1991
Fonte estatística: INE.

Quanto à área, verificamos que a do espaço rural ocupava 23,5% em relação ao total, o que significa que a densidade populacional neste espaço era menor ($46,7 \text{ hab/Km}^2$), valor muito inferior ao registado nas freguesias urbanas ($555,9 \text{ hab/Km}^2$), ou até nas semi-urbanas ($182,8 \text{ hab/Km}^2$).

É de referir que, algumas freguesias incluídas no semi-urbano pela forma de vida da população, verificada *in loco*, deveriam estar incluídas no rural, e algumas no rural profundo. É o caso de Boaventura, Ponta Delgada, Faial, São Jorge e Arco de São Jorge, todas elas localizadas na encosta norte da Ilha da Madeira (figura 47). Só não estão neste grupo porque o conceito de rural utilizado neste estudo é essencialmente demográfico, pois baseia-se na dimensão e densidade populacional.

Já em 2001 os valores apresentam-se diferentes e estão mais de acordo com a realidade actual. O número de freguesias urbanas mantém-se, enquanto as semiurbanas decrescem em favor das rurais (tabela 29), isto porque as que pertenciam ao grupo das semiurbanas perdem população (figura 48). Considerando estes aspectos, a área das freguesias rurais aumentou em detrimento das semi-urbanas, que tiveram um decréscimo de 10,8% e que se vai reflectir na densidade populacional.

Freguesias	Área (Km ²)	% Área em relação ao total	População (Nº)	% da população em relação ao total	Número de freguesias
Freguesias urbanas	344,51	43,01	186 861	76,3	22
Freguesias semi-urbanas	174,49	21,79	43725	17,8	18
Freguesias rurais	282,02	35,20	14425	5,9	14
Total	801,02	100,0	245 011	100,0	54

Tabela 29 – Quadro síntese do número de freguesias rurais, semi-urbanas e urbanas da RAM em 2001.
Fonte: INE.

As freguesias rurais passam a ter uma densidade mais elevada que a do ano de 1991 (51 hab/Km², as urbanas descem para 542,4 hab/Km², ainda um valor muito elevado, e as semi-urbanas passam para 250,5 hab/Km² devido à perda de freguesias com grande área.

Em 2001, as freguesias urbanas concentram 76,3% do total da população, enquanto as rurais têm, apenas, 5,9 %.

Entre 2001 e 2011 é registado um aumento da população urbana de 12,3%, em relação à década anterior. Em 2011 a população urbana é de 78,4% em relação ao total (tabela 30) e, somente, 4% são residentes na área rural.

A densidade populacional das áreas rurais desce para 41,8 hab/Km², enquanto as urbanas passam a ter uma densidade populacional de 609,5 hab/Km².

Em 2011, o número de freguesias urbanas mantém-se igual ao de 2001, enquanto as semi-urbanas aumentam em uma unidade.

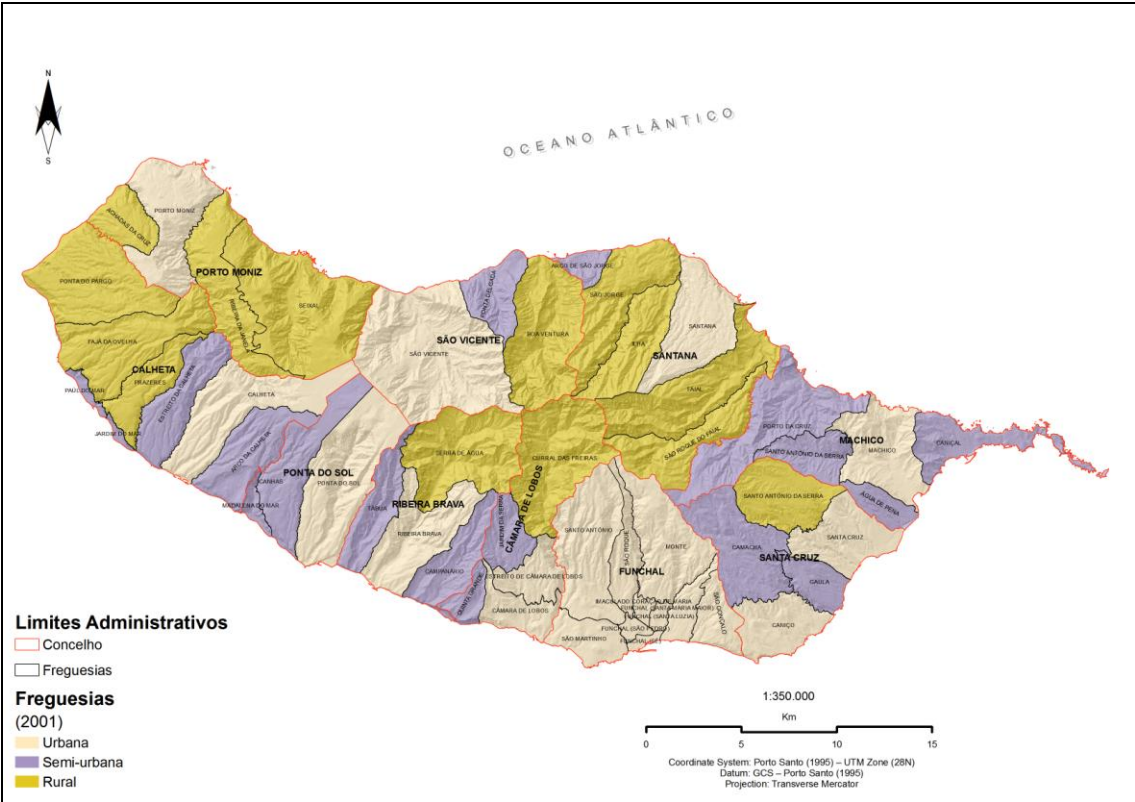


Figura 48 - Freguesias urbanas, semi-urbanas e rurais, em 2001
Fonte estatística: INE.

Freguesias	Área (Km ²)	% Área em relação ao total	População (Nº)	% da população em relação ao total	Número de freguesias
Freguesias urbanas	344,51	43,1	209 976	78,4	22
Freguesias semi-urbanas	196,59	24,5	47 089	17,6	19
Freguesias rurais	259,92	32,4	10 873	4,0	13
Total	801,02	100,0	267938	100,0	54

Tabela 30 – Quadro síntese do número de freguesias rurais, semi-urbanas e urbanas da RAM em 2011.
Fonte: INE – Censos de 2011 (dados preliminares).

Curiosamente, é o Curral das Freiras, que tinha passado para o grupo de freguesias rurais em 2001 que, em 2011, devido ao aumento de residentes, passa de novo para a categoria de semi-urbana. Esta alteração reflecte-se no número de residentes (gráfico 30) e na área abrangida pelos três grupos de freguesias (gráfico 31).

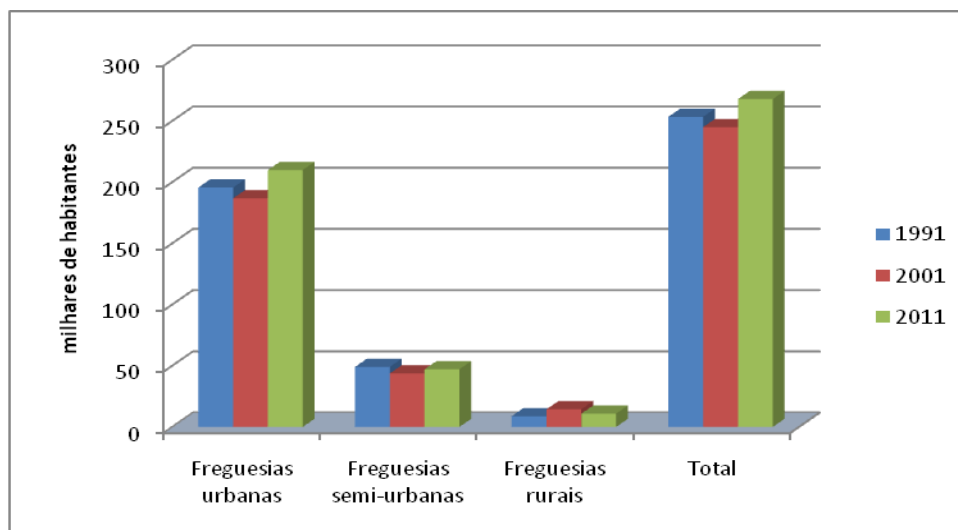


Gráfico 30 – Evolução da população residente nas freguesias urbanas, semi-urbanas e rurais entre 1991 e 2011 na RAM .

Fonte: INE.

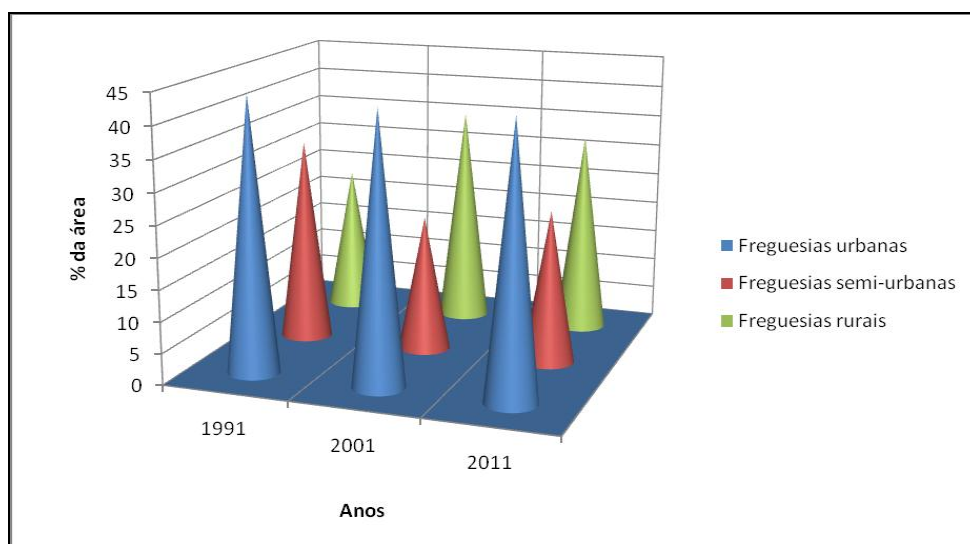


Gráfico 31 – Evolução das áreas das freguesias urbanas, semi-urbanas e rurais entre 1991 e 2011, na RAM.

Fonte: INE.

Podemos concluir que:

- ✓ As freguesias do norte da Madeira, que em 1991 eram semi-urbanas, passam a rurais em 2001, com excepção de Ponta Delgada, Arco de São Jorge, Porto da Cruz e as sedes de concelho, continuando esta situação em 2011. Já na encosta sul, ocidental, as únicas freguesias que continuam rurais são as que ainda não

foram atravessadas pela Via Expresso: Fajã da Ovelha, Ponta do Pargo e Prazeres. O Curral das Freiras é um caso singular. Com a abertura de uma boa estrada, a acessibilidade aumentou, mas perde população e passa a integrar as freguesias rurais entre 1991 e 2001, passando de novo à categoria de semi-urbana em 2011.

- ✓ A percentagem de 4% da população a viver nas áreas rurais da Região permite-nos afirmar que a população da RAM é, essencialmente urbana, o que tem reflexos na vida económica e social do arquipélago da Madeira.

2. Consequências das dinâmicas demográficas no meio rural

A mobilidade populacional que se tem verificado na RAM conduziu a um envelhecimento geral da população, entre 1991 e 2001 (gráfico 32), não só nas freguesias rurais, como nas semi-urbanas e urbanas, com tendência a aumentar (embora os dados dos censos de 2011, referentes à estrutura etária da população, ainda não estejam disponíveis), sinónimo de uma taxa de natalidade mínima e de uma maior esperança média de vida.

Há um envelhecimento na base e no topo da pirâmide etária.

A análise ao “índice de envelhecimento” referente às freguesias da RAM, permite agrupá-las, de acordo com os valores apresentados (gráfico 32). As situadas na encosta norte da Madeira, todas elas rurais com excepção das que são sedes de concelho, apresentam um índice de envelhecimento superior a 100%, chegando a atingir mais de 200% na Ribeira da Janela, no ano de 2001 (anexo 6).

Mesmo a cidade de Santana e as restantes sedes de concelho e os lugares de fácil acesso à Via Expresso, como é o caso do Faial e São Roque do Faial, vêm a população envelhecer entre 1991 e 2001, reflexo da diminuição da taxa de natalidade e de uma maior longevidade.

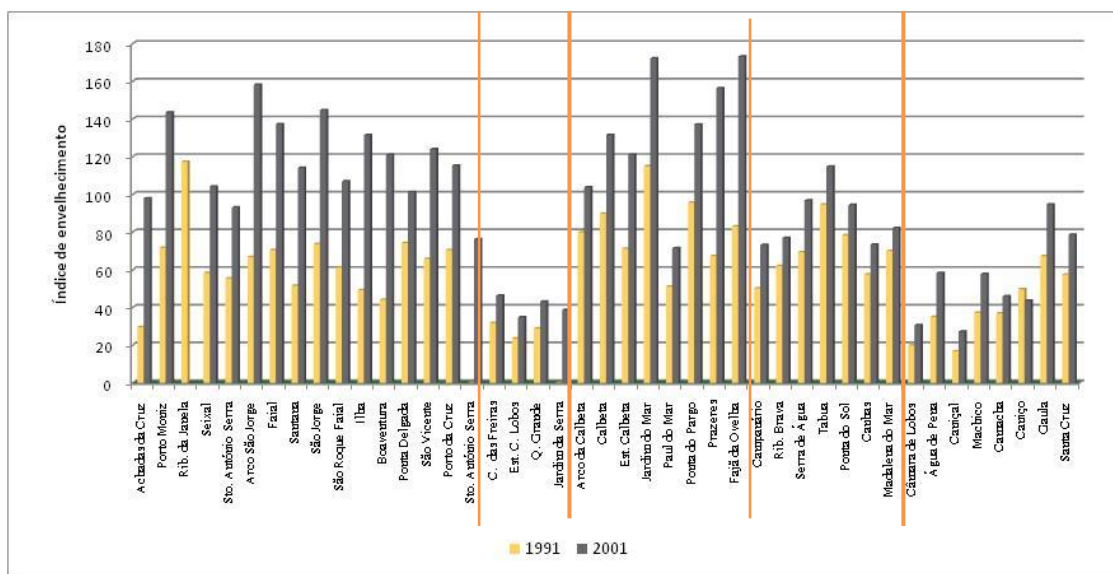


Gráfico 32 - Evolução do Índice de Envelhecimento nas freguesias da RAM, entre 1991 e 2001.

Fonte: DRE

Na encosta sul ocidental, o comportamento não é homogéneo. Enquanto as freguesias do concelho da Calheta têm um “Índice de Envelhecimento” muito próximo das do norte da Ilha, com valores acima dos 100%, com excepção do Paul do Mar (71,4%), as freguesias pertencentes aos concelhos da Ribeira Brava e Ponta do Sol apresentam índices de envelhecimento de valor intermédio (compreendidos entre 73% e 97%, com excepção da Tabua com um valor superior de 114,7%).

Ainda na encosta sul ocidental, as freguesias do concelho de Câmara de Lobos, demarcam-se das restantes por apresentarem um “Índice de Envelhecimento” muito inferior à média regional e nacional, com valores compreendidos entre 34% e 47%, em 2001, embora também se verifique envelhecimento da população no período considerado (1991 e 2001).

As freguesias que fazem parte da Aglomeração Metropolitana, não incluídas no concelho do Funchal, apresentam um “Índice de Envelhecimento” abaixo dos 60%, com excepção de Gaula, com um valor comparável às da encosta sul ocidental (94,7%) e a de Santa Cruz (78,6%). As de Câmara de Lobos e do Caniçal são as que detêm menor percentagem de população envelhecida. São zonas piscatórias que registam uma taxa de natalidade ainda bastante elevada (anexo 8).

No concelho do Funchal, apesar de todas as freguesias sofrerem um envelhecimento, reflexo do que se passa em toda a Região, são as do centro que apresentam valores relativos mais elevados (superiores a 100%) em 2001, o que significa que já há mais idosos do que jovens. A Sé é a que apresenta a percentagem mais elevada (203,1%), valor só comparável ao da Ribeira da Janela, localizada no norte da Ilha, o que vem demonstrar que os jovens não só saem do campo, como estão a abandonar o centro da cidade (tabela 31).

Freguesias	Índice de Envelhecimento	
	1991	2001
Imaculado C. Maria	53,7	107,9
Monte	40,8	77,8
Santa Luzia	84,7	131,0
Santa M. Maior	62,2	121,5
Santo António	38,7	53,6
São Gonçalo	62,8	105,4
São Martinho	31,4	54,7
São Pedro	70,4	139,9
São Roque	37,8	66,6
Sé	86,8	203,1

Tabela 31 – Evolução do Índice de Envelhecimento nas freguesias do concelho do Funchal (1991 – 2001)

Fonte: DRE

É de considerar que o aumento de população residente registado na freguesia da Sé nos censos de 2011 pressupõe que o “Índice de Envelhecimento” neste concelho também possa sofrer um decréscimo, se considerarmos as políticas de habitação social do Governo, que têm por principal objectivo atrair a população jovem para o centro do Funchal.

As freguesias periféricas do concelho são as que registam um Índice de Envelhecimento menor (Monte, São Roque, Santo António e São Martinho), tanto em 1991 como 2001, embora com valores muito superiores nesta última década, o que confirma a preferência dos jovens pelas zonas altas do concelho, já referido neste estudo.

A análise efectuada detecta duas situações problemáticas:

- Perda de população nas áreas rurais;
- Envelhecimento da população, em geral, mas sobretudo nas freguesias da baixa do Funchal e nas áreas rurais mais distantes da cidade, capital da Região, ainda

consideradas como espaços regressivos ou estagnados, caracterizados pelo despovoamento e envelhecimento demográfico.

- Predominância de população mais jovem nas freguesias piscatórias (Câmara de Lobos, Caniçal).

Teoricamente, esta situação não deveria acontecer considerando a melhoria de qualidade de vida das populações que vivem nas áreas rurais: A electrificação rural foi praticamente concluída o que permitiu a entrada maciça de electrodomésticos nas casas rurais e um melhor acesso à informação através da televisão, foi feito o abastecimento de água a quase todos os domicílios, juntamente com a expansão do saneamento básico, apostou-se no acesso a melhores condições de saúde e de apoio aos mais idosos e aos mais jovens, através da construção de equipamentos sociais (centros de saúde, creches, ...), desportivos (pavilhões, piscinas), culturais (centros de cultura), e para finalizar, criou-se uma rede de estradas que torna a mobilidade mais fácil.

Deste modo, a dicotomia rural/urbano foi-se esbatendo, quer ao nível dos costumes e das atitudes das populações que aí residem, quer por parte dos comerciantes que operam nesses lugares em relação aos bens e serviços que produzem e/ou oferecem.

Concelhos	População economicamente activa (2001)							
	Total	Empregada	Sector Primário	%	Sector Secundário	%	Sector terciário	%
RAM	110 605	105 508	8888	8,4	26 730	25,3	69890	66,3
Calheta	5000	4746	1475	31,1	1462	30,8	1809	38,1
C. Lobos	14 305	13 936	1314	9,4	5514	39,6	7108	51,0
Funchal	49 394	47005	717	1,5	8883	18,9	37405	79,6
Machico	8991	8185	597	7,3	2942	35,9	4646	56,8
Ponta do Sol	3417	3281	790	24,1	952	29,1	1539	46,8
Porto Moniz	1208	1160	351	30,3	258	22,2	551	47,5
Ribeira Brava	5126	4946	507	10,3	1846	37,3	2593	52,4
Santa Cruz	14570	14041	988	7,0	3100	22,1	9953	70,9
Santana	3942	3793	1555	41,0	662	17,5	1576	41,5
São Vicente	2440	2327	563	24,2	625	26,8	1139	48,9
Porto Santo	2212	2088	31	1,5	486	23,3	1571	75,2

Tabela 32 – População economicamente activa em 2001, por sectores de actividade, por concelho na RAM

Fonte: INE - Recenseamento Geral da População, 2001.

Passou a haver um maior equilíbrio entre o urbano e o rural, sem contudo, deixar de existir um grande predomínio das actividades agrícolas no espaço rural (tabela 32). Segundo o censo de 2001, a Calheta, Porto Moniz e Santana ainda têm mais de 30% da população activa dedicada ao sector primário, seguindo-se a Ponta do Sol com 24,1%.

Este factor pesa na escolha da população jovem por outros lugares onde haja mais perspectivas de emprego, com maior rentabilidade e menos sujeito às intempéries, embora o cenário se tenha modificado totalmente, no período de quarenta anos, quando comparado com os dados estatísticos de 1970 (tabela 33).

Concelhos	Sectores de Actividade (1970)		
	Primário %	Secundário %	Terciário %
Calheta	66	22	12
C. Lobos	50	36	14
Funchal	8	40	52
Machico	49	39	12
Ponta do Sol	55	35	10
Porto Moniz	90	2	8
Ribeira Brava	46	48	6
Santa Cruz	44	39	17
Santana	78	13	9
São Vicente	71	17	12
Porto Santo	30	32	38

Tabela 33 – Estrutura da população activa em 1970, por concelhos na RAM
Fonte: INE: Recenseamento Geral da População, 1970.

Em 1970, o Porto Moniz detinha 90% da população activa no sector primário, e Santana, São Vicente e Calheta, ultrapassavam os 65%, o que significa que eram poucas as pessoas que não se dedicavam ao cultivo da terra (tabela 33).

Entre 1970 e 2001, houve uma grande retracção do sector primário em todos os concelhos (gráfico 33), enquanto o secundário apresentou perdas mais acentuadas na Ribeira Brava, Santa Cruz e no Funchal. Os concelhos localizados no norte da Ilha e a Calheta registaram aumento de população empregada naquele sector (gráfico 34).

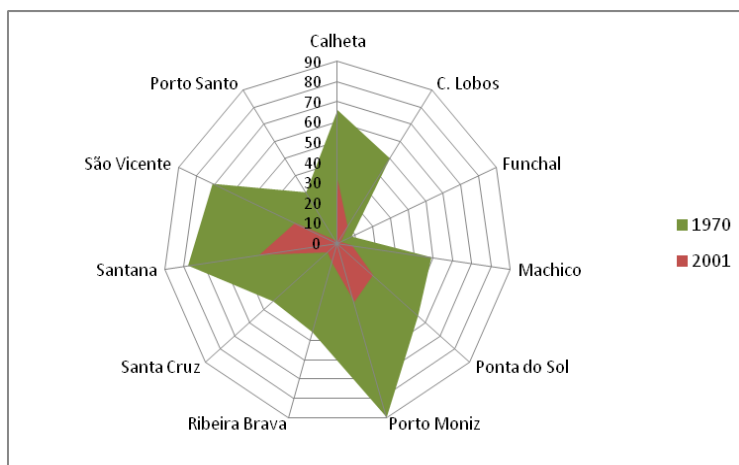


Gráfico 33 – Comparação entre as percentagens da população activa no sector primário entre 1970 e 2001, por concelho, na RAM.

Fonte: INE

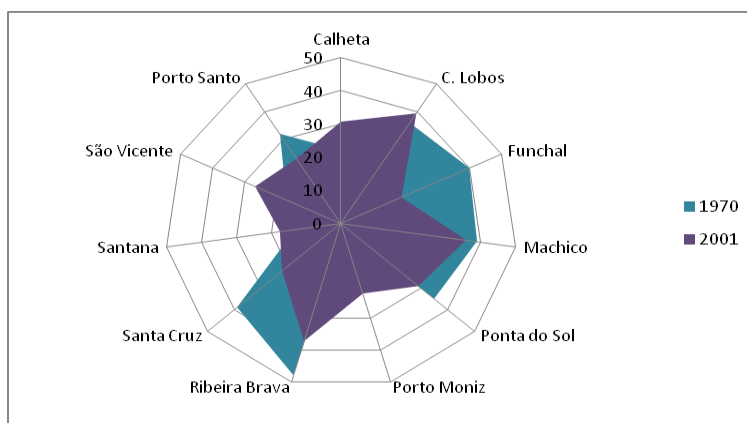


Gráfico 34 - Comparação entre as percentagens da População activa no sector secundário entre 1970 e 2001, por concelho, RAM

Fonte: INE

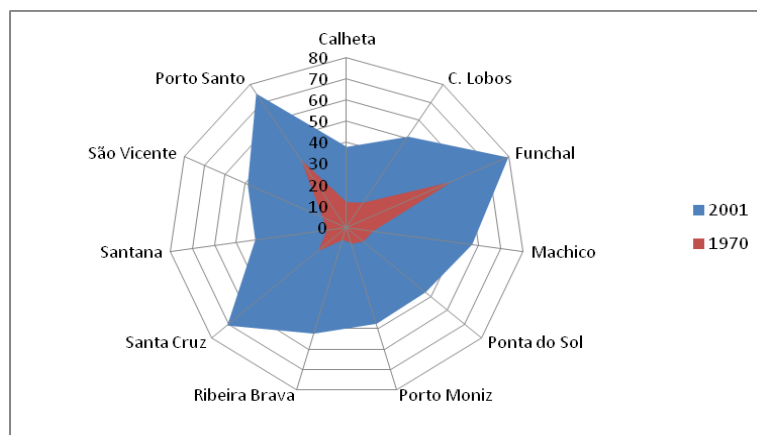


Gráfico 35 - Comparação entre as percentagens da população activa no sector terciário entre 1970 e 2001, por concelho, RAM.

Fonte: INE

O sector terciário foi o que registou maior aumento em todos os concelhos, no período considerado (gráfico 35). O Funchal, concelho onde se concentra, desde sempre, a maior parte das instituições públicas, registou um acréscimo de 27,6%, o mesmo acontecendo no Porto Santo (33,2%) e Santa Cruz (62,6%).

O grande acréscimo verificado em Santa Cruz no sector terciário está relacionado com o alargamento dos quadros da função pública em todos os concelhos e com o desenvolvimento do comércio em geral provocado, essencialmente, pelo aumento demográfico e do nível de vida da população.

Desta análise podemos tirar algumas ilações sobre a perda de população no mundo rural e da forma como será possível atrair os jovens para estes lugares. As infra-estruturas criadas não foram suficientes para atrair a população. Será de apostar nos recursos humanos, nomeadamente, na qualificação profissional, na reestruturação das actividades económicas e dos serviços, criando incentivos às empresas que trabalham de forma inovadora, associadas às novas tecnologias e que tenham em consideração as matérias-primas dos locais onde estão fixadas e os saberes da população local. A aprendizagem de organização em associações e da criação de parcerias, como forma de constituir redes de produção e de comercialização para poderem competir a nível regional e, até nacional, é uma das vertentes que merece atenção.

Esta mudança de comportamento da passagem do individual para o colectivo implica uma transformação na forma de ser e de agir, de maneira a ultrapassar os simples objectivos primários do ganho para a alimentação e vestuário, de criar novas ambições de progressão da sua actividade, do seu negócio, de ampliar a sua empresa que criará novos empregos, de acordo com as aspirações e objectivos traçados. Um dos bons exemplos que poderá ser seguido relaciona-se com o sector do vinho de mesa, produzido e comercializado na encosta norte da Madeira, com bons resultados.

Numa outra perspectiva, o aumento da longevidade nas zonas rurais, poderá ser visto, não como um factor negativo mas como mais uma forma de criar novos postos de trabalho com a construção de centros de dia para a terceira idade, de novas formas

de convívio e de lazer e boa assistência na saúde, tirando partido das infra-estruturas já criadas, a fim de atrair o turismo sénior e a população em idade de reforma.

3. As novas funções/ potencialidades do espaço rural

Embora a agricultura seja fundamental para todo o processo de estruturação rural e tenha havido, nas últimas décadas, a introdução de mecanização neste sector, reconhece-se que o agricultor tem uma vida difícil, principalmente em lugares com um relevo acidentado, como o da Ilha da Madeira, em que é quase impossível utilizar máquinas nos terrenos agrícolas, devido à exiguidade das parcelas.

Na Madeira só existem pequenas propriedades (minifúndios) alcandoradas nas vertentes íngremes, suportadas por muros construídos em pedra ou blocos, que dão à paisagem aspectos diferentes das de outras ilhas. São os “poios” (fotografia 22), a maior parte deles irrigados por alagamento, com águas trazidas da encosta norte para a encosta sul, através de levadas.



Fotografia 22 - Paisagem rural da Ilha da Madeira (2010, Ribeira Brava).

Esta dureza de vida é uma das causas que tem levado ao despovoamento do mundo rural e que se tem agravado ao longo dos tempos, apesar das infra-estruturas

criadas pelo Governo e das Câmaras Municipais, a fim de garantir um modo de vida melhor, de nível mais elevado.

Para além da agricultura, existe o pequeno comércio de mercearias, minimercados, snack-bares, ainda hoje a funcionar de forma atomizada. Não há tentativa de associativismo. Todos vivem em conjunto, mas isolados no seu trabalho, na sua terra, no seu pequeno negócio.

Com o passar do tempo, as novas acessibilidades e difusão dos meios de informação tem contribuído para uma maior abertura ao exterior, que se reflecte na forma de estar da população.

Até à década de setenta do século XX, a maior convivência no mundo rural entre as mulheres, era feita ao domingo, na berma das estradas, enquanto observavam a passagem das viaturas particulares. Ao longo da semana, estas mesmas pessoas, sentadas nos degraus das escadas das suas casas ou na dos vizinhos, que davam acesso à rua, bordavam grandes toalhas em “bordado Madeira”, motivo de curiosidade por parte dos turistas que por aí passavam. Outras mulheres, principalmente aquelas que tinham os maridos emigrados, pegavam na enxada e cultivavam os seus pequenos “poios” com produtos hortícolas que dava para a sobrevivência da família e ainda para vender no mercado local, ou ao longo das estradas nos fins-de-semana. Os homens, chefes de família que não emigraram e os filhos mais velhos, tinham como lugar de convívio a taberna mais próxima da sua casa. Aqui tomavam o seu copo de vinho tinto *jaquet* ou americano, ou uma poncha antes do regresso ao domicílio, a maior parte das vezes já “entrados na bebida”. Era o rural profundo, onde não tinha chegado a televisão e muito menos a *internet*.

Actualmente, a vida alterou-se. Há mudanças de comportamento em função das novas formas de ocupação dos tempos livres. As famílias estão mais dentro das suas casas porque já têm televisão que lhes permite estarem em contacto com um mundo distante, enquanto deixam para trás o que se passa à sua volta. Os filhos já podem frequentar diversas actividades desportivas nos pavilhões construídos em todos os concelhos, ou jogar futebol nos diversos campos criados para o efeito, assistir a algum espectáculo, ou simplesmente sentarem-se nas esplanadas a tomar o seu café

enquanto estão ligados à *Internet*. Os homens preferem os snack-bares às tabernas, enquanto os reformados jogam às cartas ou ao dominó nas esplanadas. Há um aumento excepcional da capacidade de consumo e já há maior possibilidade de aquisição de uma viatura particular, porque a oferta de trabalho, principalmente na construção civil, na hotelaria e na restauração, associado ao dinheiro trazido do estrangeiro pelos emigrantes, que regressam definitivamente ao seu país de origem, cada vez em maior número, veio trazer a esta gente um nível de vida mais elevado. É um novo rural que surge, não agrícola, com novas formas de viver urbanas.

Para além dos que retornam à sua terra, a chegada de uma nova população citadina, principalmente aos lugares mais próximos das vilas e das pequenas cidades, onde os filhos podem estudar e onde há condições de trabalho e de apoio na saúde, veio alterar, ainda mais, a vida no campo. É o novo rural (neo-rural), fugitivo urbano, que está a escolher o campo para fixar residência definitivamente, por razões várias, nomeadamente, o preço do solo mais acessível e melhores condições ambientais, e os utentes das residências de uso secundário. É a chamada contra-urbanização, associada à rurbanização, com os espaços rurais a alterarem-se em função das novas formas de vida e do desenvolvimento do Turismo em Espaço Rural (TER).

A residência de uso secundário é uma das soluções para as famílias urbanas quando as condições de trabalho não permitem viver no campo e há disponibilidade financeira ou vontade de investir. A mudança de preferência da forma de passar o tempo dedicado ao lazer, passando da procura de sol/praias à vivência do mundo rural e das tradições, longe do bulício das grandes cidades, tem sido benéfica para o desenvolvimento desses lugares. A compra de terrenos para a construção de vivendas é vantajoso para os agricultores que também melhoram ou constroem as suas habitações, muitas delas com espaço no rés-do-chão para um pequeno negócio de alimentos e de bebidas. Estes projectos têm gerado para a população local postos de trabalho na área do pequeno comércio e dos serviços, com o aumento da procura de bens de primeira necessidade e a consequente abertura de lojas de comércio alimentar (minimercados), de bares e de restaurantes.

Mas, nem todos os lugares são atractivos para residências de uso temporário. Os residentes destas casas procuram espaços mais soalheiros, distantes do Funchal, mas com boa acessibilidade em relação aos centros urbanos mais próximos, onde facilmente possam comprar os artigos de primeira necessidade e onde haja apoios na saúde, principalmente no que diz respeito à terceira idade. Procuram um “isolamento de proximidade”. Temos o exemplo dos concelhos da Calheta e Santana que estão a ser muito procurados pelas residências de uso secundário, porque, entre outras condições, têm boa exposição solar, são espaços pouco poluídos, silenciosos, distantes do Funchal, mas com boa acessibilidade (tabela 34). Já outros locais, como por exemplo a Serra de Água, no concelho da Ribeira Brava, situada no fundo de um vale, ou o Curral das Freiras na bacia de recepção da Ribeira dos Socorridos, no concelho de Câmara de Lobos, apesar de, actualmente, terem boa acessibilidade não são atractivos para os novos residentes das casas de uso sazonal, por serem pouco soalheiros e por se situarem junto às ribeiras, em áreas de risco.

Concelhos	1970		1991		2001	
	Alojamento de uso sazonal		Alojamento de uso sazonal		Alojamento de uso sazonal	
	Nº	% ao total	Nº	% total	Nº	% total
Calheta	20	3,8	118	3,9	1443	11,2
Câmara de Lobos	25	4,8	105	3,5	868	6,7
Funchal	160	30,7	980	32,4	4702	36,4
Machico	15	2,9	379	12,6	821	6,4
Ponta do Sol	15	2,9	86	2,8	422	3,3
Porto Moniz	5	0,9	74	2,4	203	1,6
Porto Santo	120	23,1	422	13,9	767	5,9
Ribeira Brava	45	8,8	95	3,1	691	5,4
Santa Cruz	90	17,3	452	14,9	1821	14,1
Santana	-	-	186	6,2	881	6,9
São Vicente	25	4,8	128	4,3	295	2,9
Total	520	100,0	3027	100,0	12914	100,0

Tabela 34 – Evolução dos alojamentos de uso secundário, por concelho, entre 1970 e 2001 – R.A.M
Fonte: INE.

Na década de setenta, para além do Funchal, o Porto Santo era o concelho que detinha maior quantidade de alojamentos de uso sazonal, atendendo à procura sol/praia (tabela 34).

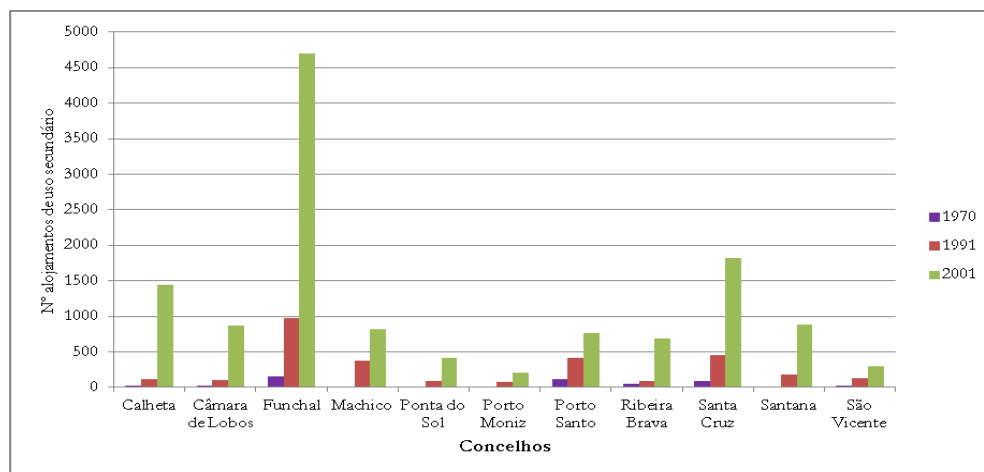


Gráfico 36 - Evolução dos alojamentos de uso secundário por concelho, entre 1970 e 2001 – R.A.M.

Fonte: INE.

Em 1991, Santa Cruz com 14,9% do total de alojamentos de uso sazonal ultrapassa o Porto Santo (13,9%), continuando o Funchal a registar a maior percentagem (32,4%).

Em 2001 todos os concelhos registam um grande aumento de alojamentos de uso sazonal. A Calheta e Santa Cruz ultrapassam os mil alojamentos e o Funchal mais de quatro mil. São Vicente e o Porto Moniz são os concelhos que detêm menor número de alojamentos de uso secundário.

Santana, apesar de não ser o concelho que apresenta maior número de alojamentos de uso secundário, deve ser referido devido à não existência deste tipo de habitações em 1970, passando trinta anos depois, a registar mais de 800.

A Vila do Porto Moniz, durante muitos anos foi a preferida pelos veraneantes que procuravam a beleza natural do norte da Ilha e ao mesmo tempo os banhos de mar, não numa praia mas em piscinas naturais, pernoitando nas pensões, hotéis e parque de campismo.

A estrada para chegar ao Porto Moniz era estreita, cortada nas arribas, fazendo com que a acessibilidade fosse reduzida, o que levava a que as famílias, quase obrigatoriamente, tivessem de pernoitar nesta Vila se quisessem desfrutar um pouco mais do ambiente daquele lugar. Actualmente, a construção da Via Expresso permite que continue a haver procura pelas piscinas naturais no Verão, mas sem que haja

grandes benefícios para os hotéis, porque as famílias regressam a casa no fim do dia. Os grandes beneficiários são os *snack*-bares, os restaurantes e as lojas de artefactos. O único recurso dos hotéis é a criação de pacotes de dois ou mais dias, ou de fins-de-semana a preços acessíveis.

Para além da melhor acessibilidade, os “estados de tempo” muito instáveis, mesmo na época de Verão, são um factor a considerar para a menor atractividade deste concelho em relação à compra de alojamentos de uso secundário.

Machico, também registou um grande aumento nos anos setenta, devido à construção de um complexo turístico e residencial nessa década, associado a um bom hotel e a uma piscina de 50 metros, na freguesia de Água de Pena. Posteriormente, a ampliação do aeroporto obrigou à implosão do hotel e o complexo turístico entrou em decadência. Com a elevação de Machico à categoria de cidade, a construção da Via Rápida, a criação da Zona Franca Industrial e do Centro Internacional de Negócios no Caniçal e a renovação urbana do centro daquela cidade, Machico passou a ter um maior desenvolvimento que se está a difundir às freguesias do Caniçal e de Água de Pena.

Santana, concelho longínquo, com menor poder económico, que se evidenciava pelas suas casas cobertas de colmo, que demonstrava o nível de vida precário da população, vê um maior desenvolvimento a partir do ano 2004, com a construção da Via Rápida até Machico e a Via Expresso até Santana (já referido neste estudo). A maior acessibilidade associada à construção de infra-estruturas ligadas ao turismo e à restauração e a passagem de Vila a cidade, deram um novo alento ao desenvolvimento deste concelho e criaram condições para atrair a construção de alojamentos de uso secundário. A estes factores podemos associar a beleza natural da floresta Laurissilva que garante todas as condições para uma maior atractividade por este lugar, situado no alto de um planalto, com boa exposição solar. Daqui podem ser realizados percursos a pé, ao longo das levadas, por entre a floresta laurissilva.

O mesmo se passou com a Calheta. A maior acessibilidade e a criação de infra-estruturas de que são referência a marina, a praia artificial e a Casa da Cultura onde se encontra a exposição permanente das obras da colecção de Joe Berardo, foram a alavanca para um maior desenvolvimento e um factor de atractividade para o aparecimento das residências de uso secundário.

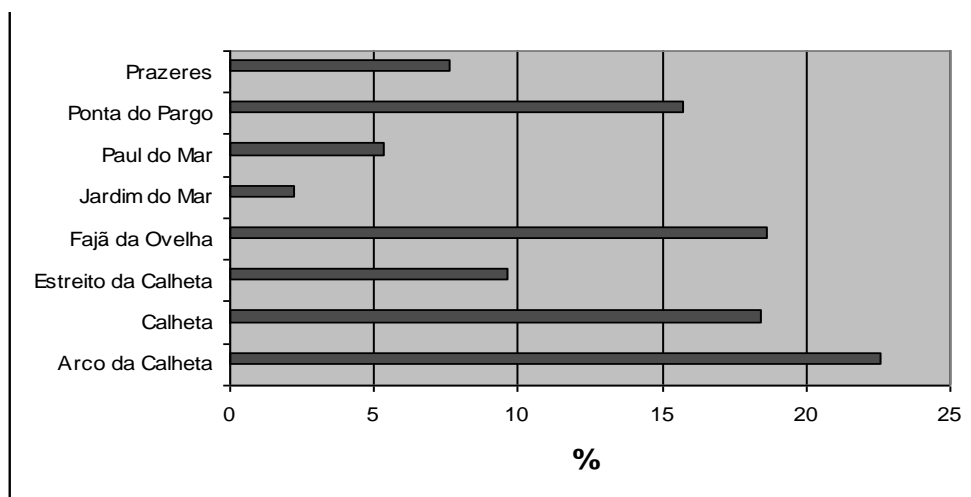


Gráfico 37 – Distribuição dos alojamentos de uso secundário por freguesia – Concelho da Calheta (2001).

Fonte: INE.

A maior percentagem destas residências surge nas freguesias do Arco da Calheta, Calheta, Fajã da Ovelha e Ponta do Pargo. Estas duas últimas ainda não são atravessadas pela Via Expresso, o que leva a considerar que cada vez há mais famílias que preferem passar os fins-de-semana e férias nas áreas rurais, longe da poluição, em lugares isolados, mas com certa proximidade dos centros urbanos, neste caso, a Vila da Calheta, embora a acessibilidade não seja elevada (gráfico 37).

Em Santana, as habitações de uso sazonal também não estão igualmente distribuídas pelas freguesias. As que ainda não foram atravessadas pela Via Expresso, com excepção de São Jorge (gráfico 38), têm menor procura de casas de uso secundário, o que demonstra que o factor acessibilidade é um forte indicador da maior ou menor atractividade.

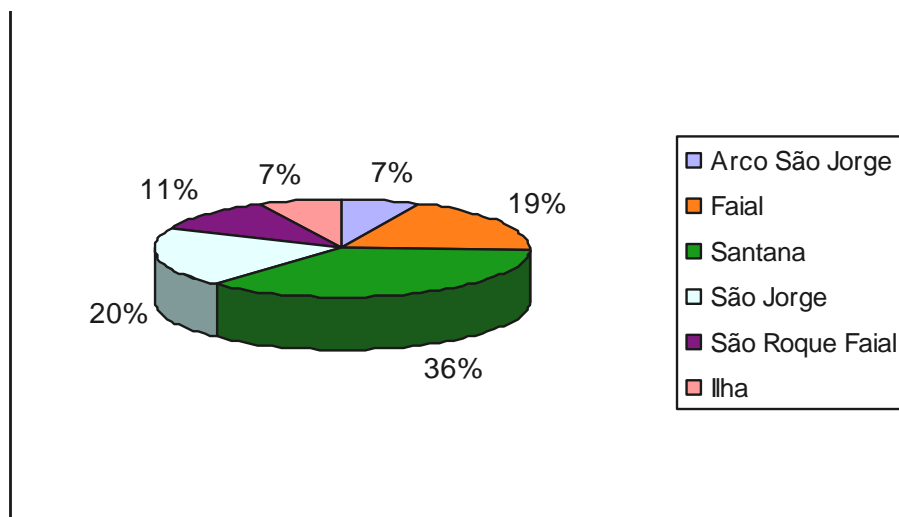


Gráfico 38 – Distribuição dos alojamentos de uso secundário por freguesia
– Concelho de Santana (2001).

Fonte: INE

Os factores naturais, nomeadamente o clima e a orografia, a que está associada a exposição solar, são de grande importância aquando da escolha do local para construir a habitação de uso sazonal. Podemos juntar ainda o ar puro, o silêncio, a segurança, a boa vizinhança e, acima de tudo, o estar relativamente próximo de um centro urbano, mas, ao mesmo tempo, sentir-se afastado da civilização. Estas preferências estão na linha de um estudo feito pelo “Programa Observa”, integrado no Programa Ambiente, sob a orientação de Luísa Schimdt, que indica que as principais causas que levam as pessoas a quererem sair das grandes cidades prendem-se com o ambiente e questões de segurança (excesso de agitação e de stress, poluição do ar, ruído e lixo, criminalidade e falta de segurança). Só muito abaixo, com uma percentagem inferior a 20% surge a falta de espaço nas cidades, maior custo de vida, excesso de edifícios e de pessoas, falta de tempo. Por último aparece a solidão com, somente, 5,7%. Numa segunda pergunta sobre “o que falta ao campo ou à pequena cidade do interior para ser um local mais atractivo para viver”, foram consideradas a oportunidade de emprego e a falta de serviços de saúde como as maiores lacunas desses lugares, com 60% e 54,5%, respectivamente. A falta de estabelecimentos comerciais e amigos e familiares surgem em último lugar.

Quanto ao Funchal, os factores preferenciais relacionam-se com a proximidade de cuidados médicos, de cultura e, acima de tudo, porque é uma fonte de investimento.

Para além dos alojamentos de uso secundário, o **Turismo em Espaço Rural** (TER) é uma outra vertente que está a contribuir para o desenvolvimento do espaço rural da Madeira.

O Turismo em Espaço Rural compreende os serviços de hospedagem prestados nas modalidades de ‘turismo de habitação’, ‘turismo rural’, ‘agro-turismo’, ‘turismo de aldeia’ e ‘casas de campo’.

Em Portugal, o TER foi consagrado legalmente em 1984, através do Decreto-Lei 251/84 de 25 de Julho. Por sua vez, já mais recentemente, o Decreto Regulamentar nº 11/2009 de 29 de Maio, na alínea d, ponto 2, entende que deverá haver um “aproveitamento multifuncional dos espaços rurais, com acolhimento de actividades que contribuam para a sua diversificação e dinamização económica e social, salvaguardando a sustentabilidade ambiental e paisagística desse espaço”. Esta legislação vem tentar, dentro do possível, descobrir para o espaço rural novas funções e inverter a tendência de saída do campo para as cidades, ou atenuar esse movimento.

Com a mudança das preferências dos turistas, mais centradas na relação homem/natureza, património, desportos, actividades marítimas, turismo de saúde, do que no sol/praias, este tipo de turismo está a ter maior procura, que se reflecte na criação de hotéis e de um turismo residencial disperso pelo campo, o que gera novos postos de trabalho, para além dos da agricultura. Este facto é valorizado no Plano de Ordenamento Turístico da RAM (POT), ao introduzir como um dos conceitos básicos para o modelo territorial da Madeira “reposicionar o interior da Ilha e a costa norte na oferta turística e de lazer, valorizando os recursos endógenos ...”.

Rubricas	Anos						
	1995	2000	2005	2008	Taxa de variação 1995/2000 (%)	Taxa de variação 2000/2005 (%)	Taxa de crescimento 2005/2008 (%)
Estabelecimentos	4	27	44	49	575%	62,9	11,3
Quartos	22	146	249	270	563,6	70,5	8,4
Hóspedes entrados	575	4262	8154	8736	641,2	91,3	7,1
Dormidas	3119	21085	48062	47983	576,0	127,9	- 0,16
Pessoal ao serviço	5	45	103	91	800	128,8	- 11,6
Proveitos totais (10³€)	61	410	1411	1543	572,1	244,1	9,3

Tabela 35 - Turismo em Espaço Rural na RAM (1995 -2008)

Fonte: Estatísticas do Turismo da RAM, DREM.

A RAM, entre 1995 e 2008, registou aumentos sucessivos no TER, com a abertura de mais 45 estabelecimentos e que se reflecte no acréscimo de hóspedes entrados, pessoal ao serviço e receitas (tabela 35), sendo o período compreendido entre 1995 e 2005 o que registou maior acréscimo em todos os indicadores seleccionados, tanto em número de estabelecimentos, como em número de hóspedes e, acima de tudo, no aumento da população activa que trabalha neste tipo de turismo (acima dos 1000% em treze anos).

Entre 2005 e 2008, embora houvesse um aumento do número de estabelecimentos e de quartos, as dormidas diminuíram, assim como o pessoal ao serviço. No entanto, as receitas ainda aumentaram (9,3%), embora um valor muito inferior dos anos anteriores. Os gastos dos turistas são feitos, sobretudo, nos restaurantes, bares e em supermercados existentes nos lugares mais próximos, o que propicia um maior dinamismo económico.

As causas que levam as pessoas a preferirem o Turismo em Espaço Rural, preterindo o turismo de sol/praias, são semelhantes às dos que investem os seus recursos na compra de habitações de uso secundário: é a fuga temporária das pressões quotidianas do ambiente citadino onde vivem e trabalham em busca de descanso, tranquilidade e contacto com a natureza, num ambiente rural. É o querer afastar-se de um mundo artificial e complexo que se encontra na cidade em direcção a um mundo mais simples e mais natural que existe no campo. As pessoas vão à procura, não tanto da qualidade do alojamento, mas sobretudo das características dos meios rurais onde

estão inseridos e nas possibilidades de fazerem percursos a pé ou de outras actividades ao ar livre.

Esta nova dinâmica do espaço rural reflecte-se no ambiente que deixa de ter a função de produção agrícola e florestal prevalecente no passado, para adquirir uma representação mais lúdica, sem descurar os aspectos económicos e sociais.

A exemplo do que se passa com as casas de uso secundário, este tipo de turismo não tem contribuído para a perturbação da paz e do silêncio que as pessoas procuram, porque é disperso, contrariamente ao que se passa nas áreas urbanas. Pelo contrário, a área de floresta laurissilva aumentou, ocupando, actualmente, 32,2% do espaço florestal da Madeira.

Podemos considerar como aspecto positivo do desenvolvimento do TER uma maior abertura do mundo rural e a aquisição de hábitos citadinos por parte da população local, pelo contacto com outras culturas e com novas tecnologias. Os modos de vida dos citadinos acabam por influenciar os residentes rurais, principalmente a camada mais jovem, através da criação de novas necessidades, oportunidades e maior abertura ao conhecimento.

Este movimento, a intensificar-se, aliado à difusão dos novos meios de comunicação, é determinante para esbater os contrastes socioculturais entre as áreas rurais e urbanas.

Para além destes aspectos, não devemos esquecer que o envelhecimento da população e um maior poder de compra de casais nesta faixa etária poderá contribuir e ser um incentivo para o desenvolvimento do turismo rural sénior, que procura uma vida calma, boa dieta alimentar, cuidados médicos, lugares tranquilos e com segurança. Os passeios a pé, os ginásios, a aprendizagem de línguas estrangeiras, conferências e outros eventos culturais poderão ser oferecidos à população sénior, de forma não gratuita, que opte por viver no campo e contribuir para o aumento da oferta de emprego nesses lugares. Para apoio aos passeios a pé ou de bicicleta deveriam ser construídas ou alargadas as veredas no interior da floresta laurissilva, nos lugares mais planos, dando possibilidade a passeios sem perigo, em que fosse possível a deslocação em cadeira de rodas, a exemplo do que foi feito entre o percurso Pico das

Pedras/Queimadas (concelho de Santana). A atracção deste nicho de população, por exemplo, para Santana, São Vicente ou Porto Moniz “puxa” outras funções para esses locais, como snack-bares, restaurantes, cabeleireiros e desenvolve o Turismo em Espaço Rural.

Conclui-se que, as habitações de uso secundário e o Turismo em Espaço Rural podem ser factores dinamizadores da economia da RAM e uma forma de contrariar o despovoamento rural, desde que o desenvolvimento seja feito de forma moderada, atendendo às características de cada lugar e à sua capacidade de carga.

Segundo Baptista (2006, p. 93), “a experiência de outros países tem evidenciado que nas zonas onde o rural se tem dinamizado como um local de consumo, de novos residentes ou através da instalação de pequenas unidades industriais ou através de prestação de serviços, o declínio populacional tende a estancar e, por vezes, há algum revigoramento”. A fixação de residentes é uma primeira etapa de dinamização da economia rural e principal preocupação dos Presidentes das Câmaras dos concelhos rurais.

O TER, mesmo com fraca expressão e pouco significado na base económica das comunidades locais madeirenses e portosantenses, no cômputo da procura turística, apresenta aspectos positivos que não devem ser negligenciados, relacionados com os proveitos totais de emprego. Pode servir de alavanca à criação de investimentos que geram economias em seu redor, promovendo o surgimento de novos serviços e reforçando a produção artesanal. O sucesso deste tipo de turismo está dependente dos pacotes turísticos que há para oferecer e dos nichos de mercado que conseguirem captar, apostando na originalidade, na qualidade, na segurança e nas relações humanas e numa boa campanha de promoção e *marketing*. O aumento do número de turistas e de alojamentos impulsiona o crescimento do emprego no sector terciário, o dinamismo desses lugares.

A acção conjunta de desenvolvimento turístico dos concelhos da encosta norte da Madeira a se concretizar, poderá constituir uma importante âncora de sustentação social e económica de um território rural em perda demográfica.

A simples construção de um novo edifício, a reconstrução da casa de família, a criação de um lar de terceira idade dinamiza o mercado local da construção civil, quando há o recurso a empresas e mão-de-obra locais, e, simultaneamente, aos serviços relacionados com os projectos de engenharia e arquitectura.

Por outro lado, a predominância de habitações unifamiliares no espaço rural para habitação de uso secundário e a construção de pequenos hotéis, se houver grande dispersão espacial, não altera a paisagem, embora conduza a um maior ou menor consumo de quantidade de solo consoante o nível e os modos de ocupação do espaço rural pelo turismo. Este tipo de turismo, quando concebido numa perspectiva de desenvolvimento rural sustentado, poderá concorrer para a recuperação e revalorização do património natural e cultural.

O investimento no espaço rural, aliado a uma maior acessibilidade, tem dado alguns resultados. O mundo rural madeirense registou melhorias sensíveis em termos de bem-estar social, emergindo um rural moderno mais próximo dos centros urbanos, sem deixar de existir, contudo, um mundo rural tradicional, mesmo que atravessado por novas vias de comunicação, e que se reflecte na forma de estar, de falar e de ser da população residente, na proximidade pessoal, na solidariedade e na entreaajuda ainda existente naqueles lugares. Como aspectos negativos há a considerar insuficiências no domínio da competitividade empresarial, que se relaciona com os recursos imateriais, nomeadamente, capital humano desqualificado receoso de tomar iniciativas inovadoras, devido, em grande parte, à percentagem elevada de população idosa que vive no espaço rural. Temos de reflectir que não há desenvolvimento rural sem economia empresarial competitiva.

Capítulo V

Acção Polarizadora da Cidade do Funchal

1. A perspectiva de desempenho e de equidade

O século XX foi, indiscutivelmente, o tempo da mobilidade, da expansão urbana e da alteração dos valores culturais e sociais, em função de uma nova forma de vida.

A tendência para a urbanização generalizada é, nos nossos dias, um fenómeno universal assente em duas realidades: a progressiva concentração das populações nas cidades e aglomerações urbanas e as novas formas de consumismo a que não escapa a população rural. Este fenómeno, aliado às novas formas de comunicação estão a alterar profundamente as estruturas espaciais e funcionais das cidades e dos territórios, assim como os sistemas de produção. As cidades crescem em altura e, ao mesmo tempo, expandem-se para a periferia, gerando espaços que em termos de forma e de funcionamento poucas semelhanças têm com épocas anteriores, com uma crescente concentração dos serviços e uma governança²⁸ que tenta acompanhar a dinâmica económica, social e cultural do século XXI. Esta forma de gerir implica uma relação mais directa com os cidadãos e uma adaptação permanente à crescente mobilidade populacional e funcional.

Em termos de cultura e sociedade, as mudanças mais significativas prendem-se com o aprofundar da segmentação social derivada da proliferação de estilos de vida e do papel desempenhado pelo consumo, com escolhas cada vez mais exigentes de

²⁸ Através da **governança urbana**, “o que está em causa é uma visão interdisciplinar do agir, uma nova forma de responsabilidade e legitimidade, e um novo tipo de processo de negociação, discussão, coordenação de tomada de decisão” (Faria, 2009, p.54).

Ascher (2010, p.94) define governança urbana como “um sistema de dispositivos e de modos de acção que associa às instituições representantes da sociedade civil para elaborar e realizar as políticas e as decisões públicas”.

Governança, segundo Benko (2007), “s’agit des formes de conduites d’une organization humaine, plus largement que de “gouvernement” (d’une struture politique et territorial)”.

marcas como definição de *status* social e distinção, o que não se coaduna com as políticas de equidade seguida pelo Governo Regional.

Para compreender a perspectiva de desempenho e de equidade da Região Autónoma da Madeira é indispensável contextualizá-la no sistema político e urbano nacional.

Até ao início dos anos setenta, Portugal vivia num regime autoritário, com elevadas taxas de natalidade, de mortalidade infantil e de analfabetismo, com acentuado índice de emigração provocado pela precária qualidade de vida e pela Guerra Colonial. O mesmo se passava nas ilhas da Madeira e do Porto Santo, ainda com problemas mais acentuados pelo isolamento em relação ao todo nacional. A população que vivia nos campos, que trabalhava na agricultura, passava sérias provações agravadas pelo sistema de colónia que predominava na Região. Só restava ao chefe de família emigrar, tendo como único objectivo obter dinheiro para enviar para a terra natal, para a família que aqui tinha deixado e dar-lhe melhor qualidade de vida.

Quem não tinha hipótese de emigrar, ou por falta de dinheiro para as passagens, ou por falta de fiador, tentava a sua sorte vindo para a cidade à procura de um emprego menos dependente das intempéries. Mas, na cidade, os problemas eram múltiplos, começando pela habitação. As rendas eram altas, relativamente aos ordenados recebidos na época, levando a que muitas famílias se sujeitassem a viver nos arrabaldes, em casas sem as mínimas condições, sem infra-estruturas básicas, ou até em furnas e barracas. Nas décadas de sessenta e de setenta do século XX, por exemplo, muita população que migrou de Santana e do Faial para o Funchal foi viver para a Corujeira, lugar frio, húmido, localizado na freguesia do Monte, sobrevivendo sem as condições mínimas. Para agravar a situação, o sistema de segurança social era frágil. A cidade não estava preparada para receber tantos novos residentes e cresce de forma caótica, não planeada (já referido neste estudo, p. 202), a exemplo do que se passava no resto do País.

Com a Revolução de 1974 houve profundas alterações políticas e económicas, que se reflectiram no sistema urbano e na estrutura social subjacente. Aumentou a

esperança média de vida da população, as taxas de natalidade e de mortalidade diminuíram fruto das melhores condições de vida e da emancipação da mulher, a segurança social tornou-se mais efectiva e abrangente, dando maior apoio na doença e na prevenção, a escolaridade obrigatória passou a ser o 9º ano. Mas, o êxodo rural, ainda se acentuou mais porque a cidade continuava a oferecer condições de vida superiores, ou pelo menos diferentes. As escolas secundárias, as escolas particulares, os cuidados médicos, os cinemas e teatros, o comércio e os serviços concentravam-se na cidade. A vida no campo continuava a caracterizar-se pela predominância do trabalho agrícola, com fraco rendimento, muito esforço e grande dependência dos “estados de tempo”.

Na Região Autónoma da Madeira, a Revolução de Abril de 1974 trouxe como principal consequência a afirmação do regime democrático e o início da autonomia²⁹ que contribuiu para mudanças profundas, quer em termos estruturais, quer funcionais. O Governo madeirense vê as condições de atraso em que o arquipélago se encontra, principalmente nas áreas rurais, e avança com o projecto de desenvolvimento social e cultural nas Ilhas da Madeira e do Porto Santo, tendo subjacente a criação de condições para garantir maior equidade entre os lugares. Há uma expansão dos centros de saúde, sem descurar o apoio às jovens mães na aprendizagem de higiene e na distribuição de leite e de farinha aos recém-nascidos e cuidados médicos infantis; constroem-se escolas de segundo e terceiro ciclo em todos os concelhos da Região; faz-se um esforço por distribuir água e electricidade ao domicílio, mesmo nos lugares mais recônditos, o que conduz à possibilidade de compra de electrodomésticos e à generalização da televisão.

Em 1950, dos 53 374 fogos existentes no Distrito do Funchal, somente 10,3% tinham **electricidade**, sendo as freguesias do centro as que dispunham de maior

²⁹ O Arquipélago da Madeira é dotado de autonomia política e administrativa através do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma da Madeira (Lei nº 13/91 de 5 de Junho) previsto na Constituição da República Portuguesa (alínea b) do artigo 161º.

percentagem (33,8%). Já em 1981, a realidade era completamente diferente: de um total de 57 888 alojamentos, 82,8% dispunham de electricidade (tabela 36).

Concelhos	Total de alojamentos em 1950	Total de alojamentos em 1981	Total de alojamentos em 2001	%de alojamentos com electricidade		
				1950	1981	2001
Calheta	5555	3826	4050	-	75,8	98,27
C. Lobos	5058	6152	8483	-	78,1	99,54
Funchal	16114	24465	30763	33,8	94,8	99,75
Machico	4409	4724	6103	-	77,3	99,67
Ponta do Sol	3299	2540	2563	1,1	91,6	99,49
Porto Moniz	1497	1115	1024	2,9	76,9	99,02
Ribeira Brava	4659	3453	3759	-	69,5	98,96
Santa Cruz	5912	5662	8776	-	75,4	99,58
Santana	3224	2817	2965	-	58,4	98,88
S. Vicente	2720	2122	2146	-	68,2	98,83
Porto Santo	927	1012	1368	-	91,1	99,85
RAM	53374	57 888	72 000	10,3	82,8	

Tabela 36 - Evolução da existência de **electricidade** nos alojamentos familiares ocupados como residência habitual, entre 1951 e 2001.

Fonte: IX recenseamento Geral da população no Continente e Ilhas Adjacentes (1950)

Censos 1991, Edifícios, Alojamentos e Famílias

Censos 2001, XIV Recenseamento Geral da População/ IV Recenseamento Geral da Habitação.

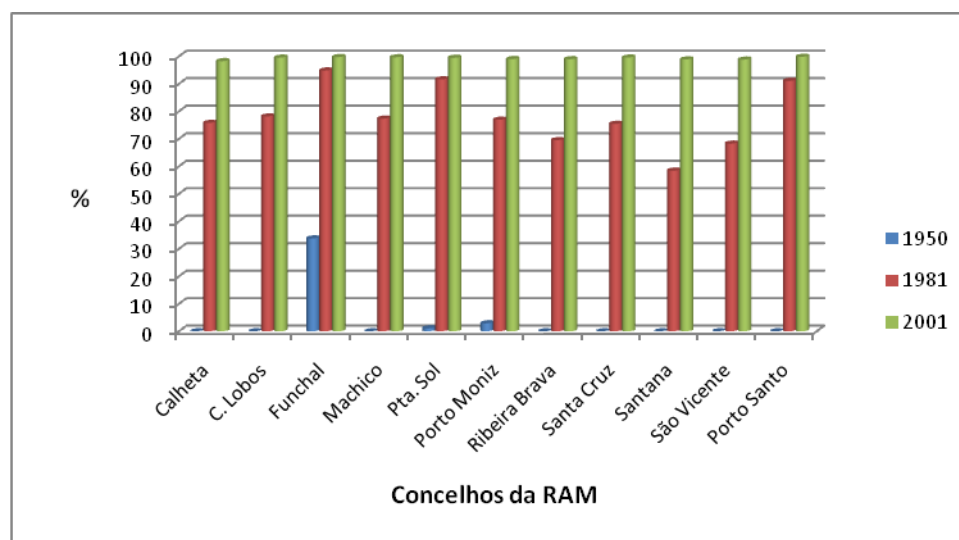


Gráfico 39 – Evolução da distribuição de electricidade nos alojamentos familiares ocupados como residência habitual, entre 1950 e 2001.

Fonte – INE.

Em 1981, todos os concelhos registam um número de alojamentos com electricidade superior a 75%, com excepção de Santana (58,4%), Ribeira Brava (69,3%) e São Vicente (68,2%). O investimento continua a ser feito neste sector e, em 2001, praticamente, todas as famílias estão servidas por luz eléctrica nas suas residências (gráfico 39), mesmo as localizadas nos lugares mais recônditos da freguesia do Curral das Freiras ou nas serras da Ribeira Brava, onde há muitos alojamentos clandestinos.

Em relação à **água canalizada** dentro dos alojamentos, apesar da política de equidade do Governo, há maiores lacunas do que quanto à distribuição da electricidade (tabela 37). A orografia e a grande dispersão da população são factores condicionantes da cobertura total dos alojamentos.

Concelhos	Total de alojamentos em 1950	Total de alojamentos em 1981	Total de alojamentos em 2001	% de alojamentos com água canalizada (dentro do alojamento)		
				1950	1981	2001
Calheta	5555	3826	4050	1,9	55,7	94,0
C. Lobos	5058	6152	8483	1,3	33,8	95,9
Funchal	16114	24465	30763	29,6	81,7	98,9
Machico	4409	4724	6103	1,9	54,8	98,7
Ponta do Sol	3299	2540	2563	2,5	52,1	97,9
Porto Moniz	1497	1115	1024	1,5	53,0	97,7
Ribeira Brava	4659	3453	3759	1,7	38,7	95,7
Santa Cruz	5912	5662	8776	2,2	60,4	96,7
Santana	3224	2817	2965	3,0	50,2	96,5
S. Vicente	2720	2122	2146	2,5	39,5	97,1
Porto Santo	927	1012	1368	0,3	86,1	99,4
RAM	53374	57 888	72 000	10,3	63,2	97,6

Tabela 37 - Evolução da existência de água canalizada nos alojamentos familiares ocupados como residência habitual, entre 1950 e 2001.

Fonte: IX recenseamento Geral da população no Continente e Ilhas Adjacentes (1950).

Censos 1991, Edifícios, Alojamentos e Famílias.

Censos 2001, XIV Recenseamento Geral da População.

IV Recenseamento Geral da Habitação.

Em 1950 havia uma percentagem muito reduzida de fogos com água canalizada. Limitava-se mais às sedes de concelho e, no Funchal, às freguesias do centro (gráfico 44). A maior parte das famílias abastecia-se de água potável nos fontanários ou nascentes existentes nos seus pequenos pedaços de terra, nem sempre muito aconselhável para a saúde. O abastecimento de água potável ao Funchal deu-se na

gestão do Dr. Fernão Ornelas, na qualidade de Presidente da Câmara Municipal do Funchal, na década de 40 do século XX.

Em 1981, o número de alojamentos com água canalizada aumentou de forma significativa em toda a Região. No entanto, ainda se notam muitas disparidades, com Câmara de Lobos na retaguarda a apresentar somente 33,8% dos alojamentos com água canalizada (gráfico 44), apesar de estar tão próxima da cidade do Funchal.

A Ribeira Brava e São Vicente também apresentam valores muito baixos (38,7% e 39,5%, respectivamente), a exemplo do que se passou com a distribuição da electricidade, enquanto o Porto Santo e o Funchal são os que detêm percentagens mais elevadas nesse ano (acima dos 80%). A partir dessa data e até 2001, houve um grande esforço na distribuição de água canalizada a todos os alojamentos, passando para uma cobertura superior a 95% em todos os concelhos, com excepção da Ribeira Brava (94,0%). O Porto Santo é o único concelho que se situa acima dos 99%, o que significa que a cobertura é generalizada (gráfico 40). O relevo menos acidentado e a população mais concentrada permitem que a seja mais fácil a distribuição de água e de electricidade a todos os alojamentos.

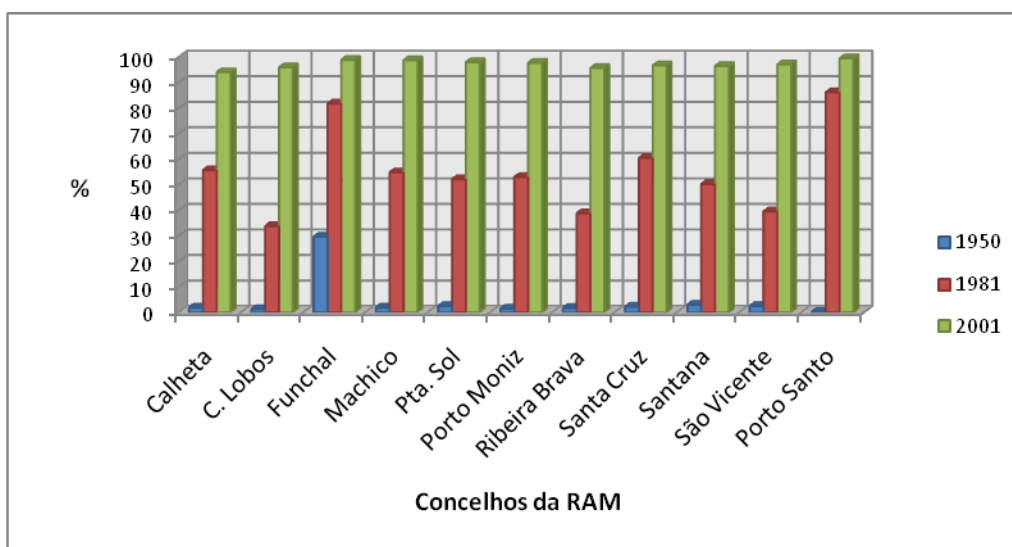


Gráfico 40 - Evolução da existência de água canalizada nos alojamentos familiares ocupados como residência habitual, entre 1950 e 2001.

Fonte: Censos 1991, Edifícios, Alojamentos e Famílias.

Censos 2001, XIV Recenseamento Geral da População/ IV Recenseamento Geral da Habitação.

Um outro indicador que foi seleccionado para analisar o grau de equidade é a existência de **instalações sanitárias** nos alojamentos, apesar da alteração de critérios entre 1950, 1981 e 2001. Em 1950, as estatísticas referem o número de famílias com habitação ocupando um fogo com banho e/ ou retrete. Este critério, não idêntico à dos censos de 1981 e de 2001, poderá trazer discrepâncias nas percentagens apresentadas.

Em 1950 havia grandes diferenças entre os concelhos, com a Ribeira Brava a apresentar percentagens mínimas (5,6%), enquanto o Funchal tinha 86,6% de fogos com banho e retrete. Porto Santo, São Vicente, Ponta do Sol e Machico também apresentavam valores abaixo dos 26% (tabela 38).

Em 1981, a situação muda totalmente. Todos os concelhos apresentam valores superiores a 70%, com excepção da Ribeira Brava que se situa nos 63,1%.

Concelhos	Total de alojamentos em 1950	Total de alojamentos em 1981	Total de alojamentos em 2001	% de alojamentos com instalações sanitárias no alojamento		
				1950*	1981	2001
Calheta	5555	3826	4050	49,8	77,8	94,7
C. Lobos	5058	6152	8483	45,9	76,9	91,1
Funchal	16114	24465	30763	86,6	92,0	94,2
Machico	4409	4724	6103	25,4	71,7	87,6
Ponta do Sol	3299	2540	2563	24,1	89,2	92,6
Porto Moniz	1497	1115	1024	34,6	86,5	76,1
Ribeira Brava	4659	3453	3759	5,6	63,1	94,3
Santa Cruz	5912	5662	8776	45,5	79,7	86,6
Santana	3224	2817	2965	44,4	73,2	92,8
S. Vicente	2720	2122	2146	23,5	71,7	92,9
Porto Santo	927	1012	1368	14,4	84,2	99,2
RAM	53374	57 888	72 000	49,9	82,8	92,1

Tabela 38 - Evolução da existência de instalações sanitárias nos alojamentos familiares ocupados como residência habitual, entre 1950 e 2001.

* Fogo com banho e/ou com retrete.

Fonte: INE: IX recenseamento Geral da população no Continente e Ilhas Adjacentes (1950)

Censos 1991, Edifícios, Alojamentos e Famílias.

Censos 2001, XIV Recenseamento Geral da População/ IV Recenseamento Geral da Habitação.

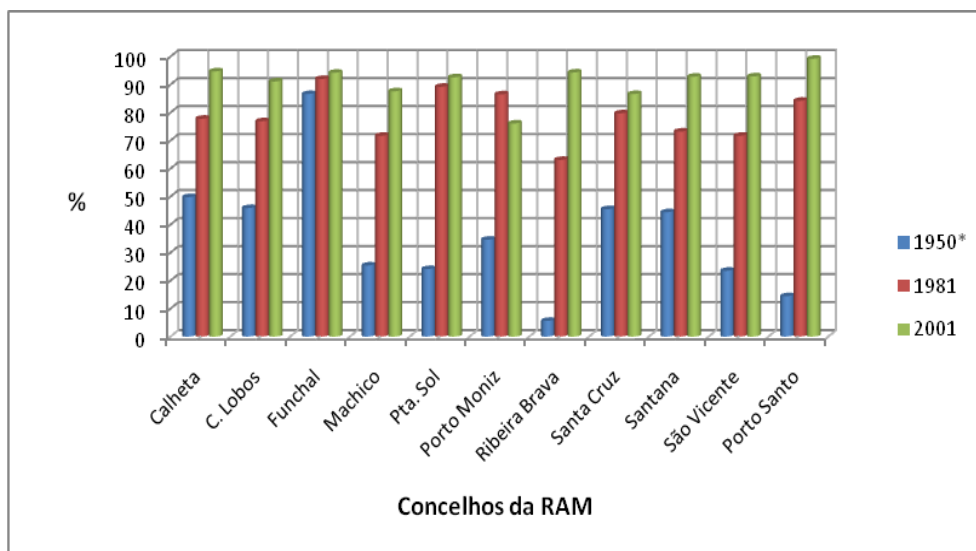


Gráfico 41 - Evolução da existência de **instalações sanitárias** nos alojamentos familiares ocupados como residência habitual, entre 1950 e 2001.

* Fogo com banho e/ou com retrete.

Fonte: INE

Esta evolução positiva continua a registar-se atingindo mais de 90% dos alojamentos dos diferentes concelhos em 2001, com excepção do Porto Moniz e de Santa Cruz com 79,1% e 86,6%, respectivamente. Porto Moniz foi o único concelho que registou uma quebra entre 1981 e 2001, o que leva a supor que há deficiências dos dados estatísticos num dos anos considerados (gráfico 41).

Em 2011, embora ainda não haja dados disponíveis referentes a estes indicadores, é de prever que haja uma cobertura de todos os alojamentos da Região em água, luz e casas de banho, salvo raras excepções, sobretudo relacionadas com habitações clandestinas.

Para além da construção das infra-estruturas básicas em todos os concelhos, mais recentemente apostou-se na criação de uma nova imagem da frente de mar de algumas vilas e das cidades pequenas e médias, como forma de aumentar a atractividade desses lugares. São de destacar, pela positiva, as cidades de Machico, Câmara de Lobos e Santa Cruz integradas na Aglomeração Metropolitana e a que já foi feita referência neste estudo, no capítulo sobre cidades (pp. 79-106).

Já na encosta sul ocidental, na renovação da frente de mar da Ribeira Brava, o não encerramento da marginal ao trânsito, a exemplo do que foi em Machico e Porto

Moniz, tem causado insatisfação aos visitantes e comerciantes locais que vêem prejudicados os seus negócios.

Quanto à Vila da Calheta, acolhe actualmente muitos visitantes devido à construção da marina e de todas as infra-estruturas a ela associadas, com restaurantes e bares de apoio, e de uma praia artificial de areia amarela (fotografia 23).



Fotografia 23 - Praia artificial e marina - Vila da Calheta (Maio de 2010).

Estas novas infra-estruturas têm aumentado a atractividade da Vila da Calheta, apesar de haver alguma contestação à opção pelo enchimento da praia com areia amarela, o que não se coaduna com as rochas basálticas à volta.

No norte da ilha, na Vila do Porto Moniz, conhecida pela sua beleza paisagística associada às piscinas naturais, há a salientar a renovação urbana do espaço litoral, entre as duas piscinas naturais, o que implicou a transferência do parque de campismo para a Ribeira da Janela, e incentivou a construção de novos hotéis e a ampliação da piscina e áreas de solário. Estas obras criaram um novo dinamismo e são um factor de maior atractividade turística (fotografia 24).



Fotografia 24 – Renovação urbana – área litoral da Vila do Porto Moniz (Abril de 2011)

Para além destas obras, a criação de equipamentos, nomeadamente, centros culturais e pavilhões gimnodesportivos, permite que haja maior equidade entre os lugares. A estes aspectos, há a acrescentar a introdução do telefone, da televisão, dos electrodomésticos, da aparelhagem de música, que passam a ser bens existentes na maior parte das residências.

Mas, para além dos indicadores tangíveis, temos de considerar os intangíveis, muito mais difíceis de quantificar, mas que são palpáveis através dos níveis de ensino atingido. Sabemos que os desequilíbrios dentro da sociedade serão tanto maiores quanto maior for o desnível entre educação, instrução e cultura, diferenças que são muito mais difíceis de serem ultrapassadas que a componente física e que é bem visível na RAM através da média do nível de ensino atingido nos diferentes concelhos (tabela 39).

No ensino secundário, as diferenças são muito nítidas. Os concelhos que pertencem à Aglomeração Metropolitana, apresentam uma taxa compreendida entre 13% e 18,6% de população que detém aquele nível de ensino, com excepção de Câmara de Lobos (8,2%). O Porto Santo acompanha este desenvolvimento com 16,7%. Os valores mais baixos localizam-se no Porto Moniz e São Vicente com 7% e 7,7%, respectivamente (tabela 39).

Concelhos	Total de População	Nível de ensino atingido					
		3º ciclo		Secundário		Superior	
		Nº	%	Nº	%	Nº	%
Calheta	11946	1125	9,4	1072	8,9	449	3,7
Câmara de Lobos	34614	3807	10,9	2860	8,2	908	2,6
Funchal	103 962	12876	12,3	19421	18,6	11471	11,0
Machico	21747	2607	11,9	2841	13,0	1181	5,4
Ponta do Sol	8125	881	10,8	704	8,6	368	4,5
Porto Moniz	4224	282	6,6	206	7,0	84	2,8
Ribeira Brava	12 494	1204	9,6	1074	8,5	571	4,5
Santa Cruz	29721	3689	12,4	5058	17,0	2217	7,4
Santana	8804	841	9,5	815	9,2	413	4,7
São Vicente	6198	523	8,4	477	7,7	285	4,6
Porto Santo	4474	369	8,2	751	16,7	287	6,4
RAM	245012	28512	11,6	35279	14,4	18234	7,4

Tabela 39 – Níveis de ensino atingidos nos concelhos da RAM em 2001

Fonte: Direcção Regional de Estatística – censos de 2001

No nível do ensino superior, o Funchal destaca-se de todos os outros concelhos com 11,0%, a mesma média de Portugal Continental, muito afastado dos 21,8% da União Europeia a 15. Câmara de Lobos, apesar da sua proximidade ao Concelho do Funchal, apresenta uma percentagem muito baixa de residentes com ensino superior (gráfico 42), o que sugere que o aspecto cultural e de instrução devem merecer mais atenção por parte das instituições governamentais e, em particular, da Câmara Municipal respectiva. Integra uma população piscatória, que vivia num atraso sócio-cultural profundo até à década de oitenta. Este factor reflecte-se ainda hoje na vivência da população, embora tenha havido uma evolução bastante favorável.

O 3º ciclo é mais uniforme, devido à escolaridade ser obrigatória até ao 9º ano, embora haja discrepâncias. Todos os concelhos do norte da ilha e a Calheta apresentam valores abaixo dos 10%. Este facto prende-se, sobretudo, com a população idosa que reside nestes concelhos e que não sabe ler nem escrever.

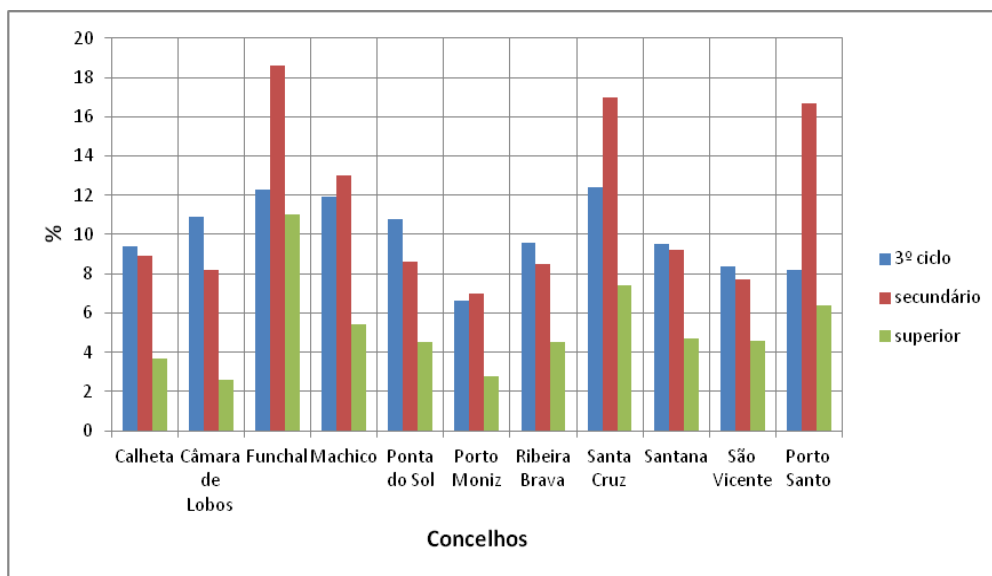


Gráfico 42 - Percentagem do número de residentes que atingiram os vários níveis de ensino, por concelho, na RAM, em 2001.

Fonte: Direcção Regional de Estatística – censos de 2001.

O Funchal, Santa Cruz e Porto Santo são os que detêm os valores mais elevados. Machico ainda está abaixo da média regional. É um concelho que, apesar de integrar uma cidade, tem um espaço rural bastante alargado e áreas piscatórias, a exemplo da realidade de Câmara de Lobos (gráfico 42).

Conclui-se que, apesar da existência de uma população dispersa por um território cuja orografia acidentada dificulta as acessibilidades e aumenta o custo de construção das infra-estruturas básicas, a maior parte dos alojamentos existentes na Região em 2001 tinha condições de conforto no que respeita ao abastecimento de água, electricidade e instalações sanitárias nos alojamentos, aumentada pelo melhoramento das acessibilidades internas que aproxima todos os lugares da Região, incluindo o Porto Santo. Isto não significa que não haja ainda famílias a viver em prédios degradados e em lugares de difícil acesso e que se verifiquem assimetrias e desequilíbrios territoriais. Mas, são os aspectos sócio-culturais que ainda afectam mais profundamente o desenvolvimento local, apesar de todas as infra-estruturas realizados nesta área e da maior acessibilidade entre todos os locais. A instrução é fundamental para diminuir as diferenças entre as classes sociais e que é bem evidenciada nas recomendações da **Carta de Leipzig** "... aposta na política educacional

activa, principalmente nas áreas urbanas deprimidas, como um caminho para um futuro melhor”.

2. As realidades da Aglomeração Metropolitana

A formação da Aglomeração Metropolitana do Funchal começa a delinear-se nos finais dos anos oitenta e consolida-se em finais dos anos 90 do século XX, década em que a expansão do Funchal extravasou para os concelhos limítrofes. O Caniço vê a sua população aumentar 68,5%, na década de noventa do século XX e Câmara de Lobos 11,6%. Este crescimento prevalece na década seguinte com o Caniço a registar um acréscimo de 101,6% e Câmara de Lobos 6,7%. Já Machico tem um crescimento mínimo (0,2%) entre 1991 e 2001 e um crescimento negativo de – 5,8% entre 2001 e 2011, enquanto Santa Cruz observa uma redução dos residentes em – 0,8%, em favor do Caniço no final do século XX, mas vê a sua população aumentar 19,2% na década seguinte.

O crescimento demográfico e residencial periférico, apoiado pela integração funcional, pela expansão da construção de hotéis para leste e oeste do centro do Funchal, ao longo do litoral, e pela intensificação dos movimentos pendulares, foram os grandes factores que influenciaram a formação da Aglomeração Metropolitana. Esta não pára de crescer, com a intensificação de construção nas zonas altas do concelho do Funchal e a criação de novos pólos e urbanizações, tendo como consequência o agravamento das assimetrias residenciais e funcionais.

No conjunto, a Aglomeração Metropolitana constitui uma região de polarização no interior da qual é possível identificar realidades contrastantes, articuladas entre si: O centro do Funchal, com uma vivência e dinâmica funcional diferente das áreas periféricas, suburbanas, e as freguesias urbanas não incluídas no concelho do Funchal, que se estendem de Câmara de Lobos até Machico e que integram as cidades de Câmara de Lobos, Caniço, Santa Cruz e Machico, como já foi referido neste estudo (p. 117). Actualmente, segundo os dados preliminares dos censos de 2011, há uma

tendência de expansão da Aglomeração Metropolitana para Oeste, até à Ponta do Sol, reforçada pela rede reticular.

As diferentes características destes lugares devem-se fundamentalmente, à localização geográfica, demografia, situação social e económica dos residentes e à tipologia das habitações. O factor comum é o modelo de ocupação que é denso no centro das cidades, tornando-se mais difuso à medida que se vai expandindo para as áreas periféricas. Exceptua-se a cidade do Caniço que apresenta quatro pólos de desenvolvimento.

O Funchal, como capital da Região, com mais de quinhentos anos de existência, é de longe o que detém mais população, famílias e alojamentos, apresentando um Coeficiente de Primazia³⁰ de 4,8 em relação à população residente (censo de 2011, dados preliminares), o que significa que há uma grande distância em termos de quantitativos populacionais entre esta cidade e a que se segue, que neste caso é o Caniço. É de referir que quanto mais baixo for o Índice de Primazia mais equilibrada é a rede de centros urbanos. Se este for inferior a 0,5 indica que há uma rede de cidades muito equilibrada em termos de população. Galvis y Roca (2009, p. 22) reforçam esta definição ao afirmarem que o fenómeno que se conhece como primazia urbana é “cuando la ciudad principal se sobredimensiona con respecto al tamaño de las demás ciudades y se crea una suerte de dependência jerárquica del resto de las ciudades de la red urbana”. Lopes (2009, p. 72) esclarece que “a relação entre a população da primeira e segunda cidade (Índice de Primazia) é superior a 2 em 75% dos países do mundo o que demonstra que a primazia é uma regra dos sistemas urbanos contemporâneos”. Ainda citando o mesmo autor, a relação entre a população da Região Metropolitana de Paris e das segundas cidades francesas (Lyon, Marselha) é de 7, enquanto em Portugal a relação entre a população das duas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto é superior a 2.

³⁰ Entende-se por “**Coeficiente de Primazia**” a relação entre o número de habitantes da maior cidade e a que lhe segue (Lopes, 2009, p. 72).

Concelhos que fazem parte da Aglomeração Metropolitana	Empresas por município da sede, segundo o CAE – Ver.2.1, 2007	Densidade de empresas	Volume de negócios em unidades de milhares de euros	Caixas multibanco	Bancos e caixas económicas	Valor médio dos prédios (em euros)
Câmara de Lobos	1473	28,2	341 655	20	10	84 981
Funchal	13 200	173,4	6 000 863	184	102	167 218
Machico	1406	20,6	212 724	23	9	83 892
Santa Cruz	2757	33,8	534 022	41	13	95 447

Tabela 40 – Aspectos económicos dos concelhos da Aglomeração Metropolitana, em 2008.

Fonte: Anuário Estatístico da RAM – 2008.

A hegemonia do Funchal, ainda fica mais clara, se atendermos às variáveis não demográficas, como o número de empresas, instituições culturais, desenvolvimento turístico, nomeadamente, número de hotéis (tabela 40).

Se adaptarmos o “Índice de Primazia” ao número de empresas por concelho (gráfico 43), verificamos que o Funchal continua a sobressair com um valor de 4,8 em relação ao concelho seguinte que neste caso é Santa Cruz. O mesmo se passa com o número de caixas de multibanco em que aquele índice é de 4,4; Bancos e Caixas Económicas (7,8) e o volume de negócios (11,2).

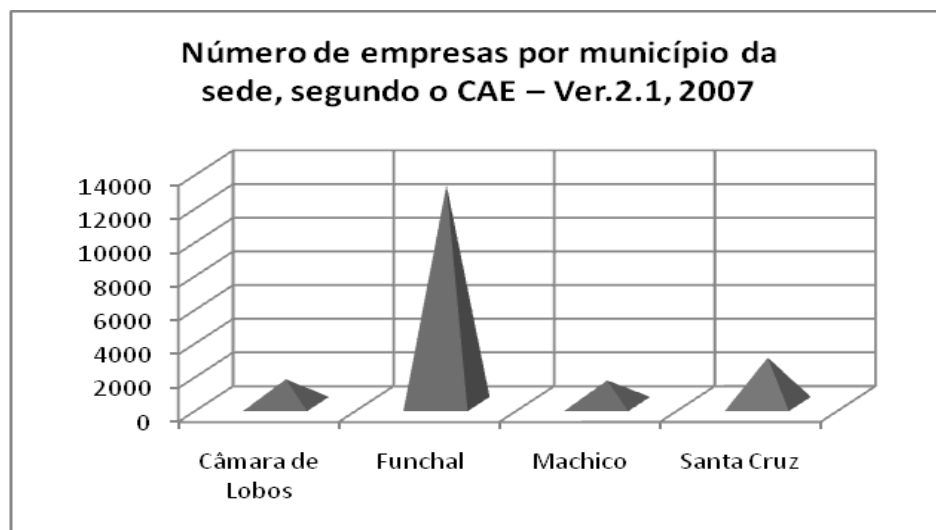


Gráfico 43 - Número de empresas por município na Aglomeração Metropolitana.

Fonte: Anuário Estatístico da RAM – 2008.

Estes indicadores permitem verificar ainda que, para além do Funchal, Santa Cruz é o concelho que detém maior número de empresas sediadas, número de bancos

e volume de negócios em milhares de euros, o que demonstra um maior dinamismo comercial e económico, em relação a Câmara de Lobos e Machico. É no concelho de Santa Cruz que se concentra a principal zona industrial e empresarial da RAM: a Cancela, localizada na freguesia do Caniço e o aeroporto, principal porta de entrada da população residente e de turistas.

Os outros concelhos também têm áreas industriais e empresariais com alguma importância, nomeadamente, o Parque Industrial e Empresarial PISO, localizado na Ribeira dos Socorridos, cuja margem ocidental pertence a Câmara de Lobos e a oriental ao Funchal, o de Santo Amaro, em São Martinho e o Centro Internacional de Negócios no Caniçal, concelho de Machico.

A hegemonia do Funchal ainda se evidencia mais nos aspectos culturais (tabela 41). É de realçar o esforço que tem sido feito pelas Câmaras Municipais no desenvolvimento de actividades culturais e que se reflecte nas despesas com eventos, salientando-se Câmara de Lobos que gastou nesta rubrica mais do triplo do que foi gasto em Machico e o valor (em milhares de euros) por cada mil habitantes superior a todos os outros concelhos da Aglomeração Metropolitana. Ao apostar na cultura, a edilidade camaralobense está a tentar ultrapassar o problema detectado da falta de instrução e de cultura em muitos dos seus munícipes, dando-lhes oportunidade de adquirirem novos conhecimentos e novas formas de ocupação dos tempos livres.

Concelhos que fazem parte da Aglomeração Metropolitana	Salas de Cinema	Museus	Galerias de arte e exposições	Despesas das Câmaras em actividades culturais (em milhares de euros)	Milhares de euros / mil habitantes
Câmara de Lobos	0	0	1	4931	274,2
Funchal	14	11	16	7464	66,6
Machico	0	1	0	1581	140,5
Santa Cruz	0	0	2	787	108,8

Tabela 41 – Aspectos culturais dos concelhos da Aglomeração Metropolitana, em 2008

Fonte: Anuário Estatístico da RAM – 2008.

Censos de 2011 (dados preliminares).

Quanto aos equipamentos turísticos e capacidade de alojamento, o Funchal, capital do arquipélago, continua a destacar-se de todos os outros concelhos, com uma percentagem de 72,6% de estabelecimentos hoteleiros em relação ao total e um número de hóspedes de 77,7% (tabela 42).

Concelhos que fazem parte da Aglomeração Metropolitana	Estabelecimentos Hoteleiros	Capacidade de alojamento	Total de hóspedes nos estabelecimentos hoteleiros	Agências de viagens
Câmara de Lobos	4	684	26 095	1
Funchal	101	18 060	777 208	113
Machico	9	771	30 241	3
Santa Cruz	25	4198	166 059	8
Total	139	23713	999 603	125

Tabela 42 – Actividade turística nos concelhos da Aglomeração Metropolitana em 2008.

Fonte: Anuário Estatístico da RAM – 2008.

De entre os restantes concelhos, Santa Cruz apresenta um número de estabelecimentos hoteleiros e uma capacidade de alojamento muito superior a Machico e Câmara de Lobos. É na freguesia do Caniço, concelho de Santa Cruz, mais propriamente no Caniço de Baixo, já referido neste trabalho, que se localiza o segundo maior núcleo turístico da RAM, logo após o Funchal.

Saliente-se que os estabelecimentos hoteleiros localizados no concelho de Câmara de Lobos, não se situam na freguesia sede do município, mas na periferia, nomeadamente, no Estreito de Câmara de Lobos e no Cabo Girão. Este facto deve-se, em grande parte, à proximidade da área turística por excelência, localizada na parte Oeste da capital, que estrangula qualquer possibilidade de desenvolvimento da hotelaria na cidade de Câmara de Lobos. Esta tem-se afirmado, nos últimos anos, como um pólo de actividade nocturna (diversos bares de bebida típica da região) e de visitas turísticas ao longo do dia, o que lhe tem permitido participar no eixo de desenvolvimento turístico da Região e, deste modo, exhibir taxas de iniciativa empresarial elevada.

A análise destes indicadores permite-nos observar que o Funchal, ao situar-se num nível hierárquico muito superior a todos os restantes concelhos que integram a Aglomeração Metropolitana, não apenas em relação à população residente como ao nível da cultura, comércio e serviços, dificulta a complementaridade entre a capital e os outros centros urbanos. A complementaridade, a existir, é mais fácil ser estabelecida entre as cidades e centros urbanos da Aglomeração Metropolitana de níveis hierárquicos mais baixos, segundo uma rede reticular. A flexibilidade das relações inter-urbanas, associadas à melhoria das condições de circulação,

acessibilidade e mobilidade, dá uma maior possibilidade de interrelação entre estas cidades, embora Santa Cruz tenha vindo a perder primazia em relação ao Caniço, apesar de ser sede de concelho e cidade porta da Região.

Na Aglomeração Metropolitana a ocupação periférica torna-se também socialmente mais diferenciada, porquanto uns buscam o alojamento suburbano por ser mais barato ou para ficar perto do emprego e outros escolhem-no para dispor de mais espaço, mais privacidade ou mais sossego e optam pela residência em moradias unifamiliares com jardim.

O Caniço e Câmara de Lobos, cidades médias da RAM atendendo ao número de habitantes, poderiam actuar como centros de desenvolvimento das áreas envolventes ao nível do comércio e dos serviços, se se libertassem, aos poucos, da área de influência da capital, passando a ter uma identidade mais vincada, onde a inovação e qualidade dos serviços e produtos marcassem presença, beneficiando da mão-de-obra jovem que habita nestas cidades. Estas são atractivas como áreas residenciais pelo preço do solo e boas acessibilidades e pelo clima ameno, o que leva a uma maior dinâmica demográfica, mas não na área comercial e industrial. A modernização das estruturas comerciais só se verifica no centro do Caniço, nos centros comerciais e em algumas lojas ao redor, o que pressupõe um fraco potencial de consumo, apesar do crescimento demográfico acentuado. Por outro lado, a pressão demográfica tem actuado de forma negativa. No caso do Caniço, o *boom* imobiliário tem acarretado um crescimento caótico, onde a especulação se sobrepõe às regras de planeamento, em que a qualidade do imobiliário é, muitas vezes, posta em causa, o que influencia a qualidade de vida dos seus habitantes e utentes. Temos de pensar que uma cidade só é atractiva quando se habita e se trabalha em ambiente digno, onde haja planeamento urbano, infra-estruturas básicas indispensáveis e boas oportunidades de emprego. Em Câmara de Lobos, o comércio é reduzido, prevalecendo os bares e restaurantes e os hipermercados. As lojas de pronto-a-vestir são muito tradicionais, resumindo-se a quatro no centro da cidade (em 2011). A pressão imobiliária não tem sido tão acentuada como no Caniço, os preços dos alojamentos são, regra geral, mais elevados, havendo, por isso, muitos casais jovens a deslocarem-se de Câmara de Lobos para o

Canico, à procura de alojamentos a preços módicos, mais de acordo com as suas possibilidades financeiras.

Machico é a cidade da Aglomeração Metropolitana onde o comércio tem tido maior desenvolvimento, quer em qualidade, quer em quantidade de lojas, apesar de não ter havido aumento populacional nesta última década. A par das lojas tradicionais têm surgido as do tipo *franchising*, principalmente de pronto-a-vestir e bijutarias, fora dos centros comerciais, para além de dois hipermercados. Este desenvolvimento comercial poderá retirar alguma da área de influência do Funchal, em relação às freguesias do concelho de Santana e de Machico.

A aposta na cultura, na educação, com especial destaque para as tecnologias de informação, na modernização das actividades económicas permitirá repensar o papel das cidades da Aglomeração Metropolitana, enquanto âncoras para as áreas envolventes, o que poderá contribuir para esbater as grandes assimetrias existentes e retirar um pouco da hegemonia da cidade do Funchal.

Por sua vez, no Funchal, deverão ser valorizadas as funções de relação com o exterior, paralelamente aos serviços com maior especialização relacionados com múltiplas vertentes, nomeadamente os de educação, saúde, segurança, economia e cultura, de acordo com o Princípio de Subsidiariedade.

3. A diferenciação sócio - territorial na cidade do Funchal

O efeito conjugado da mobilidade geográfica e da diferenciação territorial nas áreas urbanas permite identificar subunidades regionais, com uma significativa homogeneidade interna, no que se relaciona com as características ambientais, económicas e sócio - culturais, e que se reflecte nas oportunidades e riscos que apresentam. Ainda dentro destas subunidades há uma grande diversidade. Há diferenças significativas na estruturação dos lugares, na especialização e concentração de actividades, tudo reflexo das disparidades sociais e da dinâmica interna.

Com o crescimento urbano, muitas áreas retiradas ao espaço rural e incorporadas na cidade, pela precariedade da habitação, localização em lugares

distantes do centro, dificuldades de transporte e ausência de infra-estruturas urbanas, acabam por se constituir em áreas de segregação sócio-espacial.

A heterogeneidade espacial, económica e social observável na RAM é ainda mais sentida na cidade do Funchal, quer no centro, quer nas áreas suburbanas, onde persistem bolsas deficitárias em infra-estruturas e equipamentos sociais básicos, o que cria problemas de coesão social, económica e territorial, que levam ao desenvolvimento de novas formas de marginalidade e de exclusão. São exemplo destas situações o desemprego, a tipologia dos edifícios e sua conservação ou degradação, o declínio de actividades relacionadas com o comércio tradicional. Estas desigualdades são os traços mais expressivos da actual fase de urbanização decorrente do rápido crescimento urbano, embora, nem sempre, a localização residencial possa estar associada à exclusão social.

Há bairros sociais que se distribuem por áreas que poderemos considerar nobres, no centro do Funchal ou na sua periferia, de que podemos dar como exemplo o Bairro da Nazaré, em São Martinho, considerado uma “estrutura modelo” de bairro social e o Bairro do Hospital, em frente do Hospital Dr. Nélcio Mendonça, os dois localizados em lugares de grande acessibilidade, mas com problemas sociais, onde o preço do solo seria muito elevado se não tivesse esta ocupação.

Apesar da localização privilegiada, a diferenciação social é nítida no Bairro do Hospital, para quem o visita, pela degradação dos edifícios, elevadores estragados, jardins mal cuidados, reflexo do nível de cultura, educação, forma de estar, de muitos dos residentes, o que conduz à segregação urbana e maior exclusão social. É uma área desqualificada em termos sociais e urbanísticos onde se concentram problemas de pobreza e de insegurança.

No bairro da Nazaré, por ser uma estrutura maior, onde vivem cerca de 6000 pessoas, e ter sido construído para diferentes destinatários, desde o de baixo nível económico e social a funcionários públicos, é possível observar diferenciação social e educacional no seu interior, em função da população que lá vive e que se manifesta por algumas ruas e jardins pouco cuidados, enquanto outras áreas estão ajardinadas,

mais limpas, onde se respira maior segurança. Muitos destes alojamentos que tinham renda condicionada já têm sido vendidos aos residentes o que demonstra a evolução social de algumas famílias, o que é apontado como um aspecto positivo.

Estes dois exemplos demonstram que a diferenciação e exclusão social não estão relacionadas com a localização dos bairros, mas sim com as características sociais e culturais das muitas famílias que aqui residem e que têm de ser trabalhadas, com o apoio predominante das assistentes sociais e dos professores, principalmente em relação aos mais jovens. Muitas pessoas que vivem nestes bairros vieram das áreas rurais e dos subúrbios da cidade onde habitavam em furnas, barracas, casas degradadas ou em lugares de risco, sem as mínimas condições de habitabilidade. Outras foram “expulsas” das suas pequenas casas, localizadas em lugares onde iriam passar novas vias de comunicação, ou onde foi planeada a construção de escolas, centros de saúde, centros culturais ou outras instituições públicas. Para estas famílias, esta deslocação assume, por vezes, um carácter dramático, sobretudo para a população mais idosa que lá vivia há mais de quarenta anos. Há uma resistência individual, compreensível, porque deixam para trás uma vida de relações com o lugar e com a vizinhança e são realojadas em apartamentos sem um pequeno jardim, sem grande privacidade, sem laços de amizade. Não raras vezes, cria-se um sentimento de revolta, de mal-estar, não se gosta do lugar, desenvolve-se o individualismo, ainda mais agravado quando são detectados problemas de toxicodependência e de violência.

Há, por conseguinte, a viver nestes bairros famílias a quem lhes foi retirada a habitação (foram expropriados dos seus bens), e os que viviam em lugares sem as mínimas condições e que consideram um bem a atribuição de um alojamento, mas que, muitas vezes, não têm a mínima noção do que é viver num apartamento, nem a higiene e limpeza que deverá ser feita. Para este último grupo é necessário todo um trabalho de ensino das mais elementares regras de higiene e de combate à droga. Para os expropriados, a ajuda, poderá ser necessária, sobretudo ao nível psicológico. Actualmente, todos os bairros do Funchal têm um Centro Comunitário onde se trabalha com as crianças, mas há ainda muito trabalho a ser feito de integração sociológica ou psicológica das famílias, que consideramos ser uma das prioridades do

Governo e das Câmaras Municipais. Tem de haver envolvimento dos residentes na manutenção dos bens que lhe são entregues, fazer sentir às pessoas que as casas são delas, mas isso só se consegue através de acompanhamento social. A criação, nesses bairros, de centros de convívio, de lazer, é uma iniciativa da Câmara Municipal do Funchal que, a médio prazo terá, com certeza, resultados positivos.

Entendemos que, nos bairros pequenos, dispersos por diferentes áreas, o trabalho de integração será mais eficaz. E, se a tipologia dos edifícios não os identificar como bairro social, e se for dado apoio à população aí residente, a integração na sociedade será mais eficaz e mais visível a curto e médio prazo. Só desta forma poderá deixar de haver ou minimizar os espaços homogéneos de excluídos sociais. Lefébvre (1983), citado por Sogame (2001), chama a atenção para este facto quando afirma que a segregação é resultado de uma estratégia de extrema diferenciação social que conduz à formação de espaços homogéneos, impedindo a comunicação entre as diferenças.

Segundo informações do Instituto Habitacional da Madeira (IHM), em 2011, 9,5% das famílias madeirenses vive em habitação social, o que significa que ainda há muitas famílias com carência de habitação.

O problema da habitação e da exclusão social, não é novo no Funchal. É uma situação já sentida em épocas anteriores. Em 1940, na prefeitura do Dr. Fernão Ornelas foram mandados construir os bairros de Santa Maria, no centro da cidade, e o de São Gonçalo, num total de 168 casas, tendo havido a preocupação de mandar demolir as furnas e os telheiros onde vivia esta população que foi alojada nos bairros económicos. Recentemente, estes bairros foram objecto de renovação e ampliação para dar resposta às solicitações de muitas famílias que ainda continuam com problemas de habitação.

Para além dos bairros sociais, temos ainda a considerar os residentes das zonas altas do Funchal. A situação difere totalmente em termos de acessibilidade e no aspecto social. No século XIX e até meados do século XX, as classes sociais que procuravam construir as suas habitações na periferia eram as de maior rendimento, as quintas, que se dispersavam pelas vertentes sobranceiras ao Funchal, a exemplo do

que se passava em Londres. Segundo Lamas (1993), citado por Sogame (2001, p. 99), “as primeiras realizações de subúrbios datam do século XVIII, construído no tempo de Jorge II, nos arredores de Londres”. Talvez este aspecto ajude a compreender o porquê de a maior parte das quintas da Madeira pertencentes às famílias inglesas aqui residentes nesse século e no seguinte, se localizarem nas áreas periféricas da cidade, em lugares isolados, com vista panorâmica sobre a baía do Funchal.

Actualmente, a maior parte das famílias que constrói as suas habitações na periferia da cidade, nos lugares de menor acessibilidade, ao longo de becos e veredas, que posteriormente são alargados pelos serviços municipais, passando a estradas de grande declive, estreitas onde mal cabe uma viatura e onde os preços dos solos são mais baixos, são casais que pertencem a estratos sócio-económicos muito diversos. Em parte, trata-se de famílias “forçadas” a irem para estas áreas. Mas, com maior frequência, se encontram pessoas que decidem transferir-se para a periferia porque, para além do menor custo da vivenda, podem também desfrutar de um ambiente mais saudável de casas com jardim, compensando desta maneira a maior distância ao centro.

Há, portanto, uma forte heterogeneidade de população que se estabeleceu nas áreas periféricas, substituindo, progressivamente, os habitantes originais e ocupando áreas que eram agrícolas ou florestais. Esta periferia é ocupada, sobretudo, por residentes pendulares, população nómada/sedentária (Beauchard, 1999, p.70), “atirada” para a periferia, mas que continuam a trabalhar na cidade e que se retiram para a área de residência apenas para dormir. As zonas altas são assim bacias de emprego que servem a baixa do Funchal. Quem vive em muitas destes lugares considerados de risco, continua a ter uma qualidade de vida marcada pelo medo dos deslizamentos e desabamentos de terra, em vertentes umbrias, onde abundam os nevoeiros, maior quantidade de precipitação, com médias de temperatura inferiores às registadas nas partes baixas da cidade, o que torna os preços dos solos mais acessíveis às famílias com menores recursos económicos.



Fotografia 25 - Zona alta da freguesia de Santo António.

Muitas destas casas nasceram segundo uma matriz espontânea, resultado de uma expansão caótica, surgida fora do Plano Director Municipal, sem espaços públicos. Vão ocupando vertentes e leitos de cheia, com destruição dos talvegues, o que traz consigo numerosos problemas de ordenamento do território, bem visíveis na catástrofe que se abateu sobre a costa sul da Ilha da Madeira a 20 de Fevereiro de 2010, e que destruiu mais de 400 habitações, muitas delas localizadas nas zonas altas do Funchal. As famílias que sofreram danos irreparáveis nas suas casas, estão a ser realojadas em apartamentos cedidos pelo Governo, através do Instituto Habitacional da Madeira³¹, a maior parte integrados em bairros sociais.

Nas zonas altas predominam as residências unifamiliares, muitas delas de boa construção, lado a lado com outras degradadas. De maneira geral têm uma pequena horta ou jardim à volta, e muitas delas com uma vista maravilhosa sobre a cidade do

³¹ O Instituto Habitacional da Madeira, organismo da Administração Regional da Madeira que promove as medidas de política habitacional, a construção e gestão habitacional e o financiamento das construções onde intervém directamente, através do programa de Recuperação de Imóveis Degradados (PRID), e a Câmara Municipal do Funchal têm contribuído, dentro das suas atribuições, por beneficiar famílias com problemas de falta de residência ou de habitações degradadas, tanto nas zonas altas como no centro e arredores da cidade.

Funchal (fotografia 25). É de considerar que entre os novos habitantes do espaço suburbano e periurbano estão pessoas à procura de melhor qualidade de vida, no campo, o que pressupõe que o fenómeno de urbanização não é apenas económico, mas também um fenómeno associado a mudanças sociais e culturais.

Temos de reflectir que instalar um novo grupo de apartamentos na periferia da cidade custará menos que num quarteirão central, atendendo ao preço dos solos, mas, em contrapartida, os custos dos transportes e das infra-estruturas básicas serão mais onerosas. A supressão das carências habitacionais poderá ser feita, não com a construção de novos edifícios de alojamentos, mas através da preservação e reabilitação dos prédios degradados existentes, principalmente no Centro Histórico do Funchal, o que contribuirá para a recuperação do património e para a fixação da população, evitando o seu despovoamento.

Dentro da malha urbana, no oposto às áreas ocupadas pelos bairros sociais temos lugares ocupados pelos condomínios fechados e as ruas e áreas habitadas pelos estratos sociais mais elevados.

Os **condomínios fechados** têm como característica o fechamento da unidade urbana para demarcar a propriedade, os usos e os acessos aos equipamentos partilhados por todos, com excepção da habitação e ter segurança 24 horas através de sistemas combinados e modernos, constituindo uma barreira para os potenciais visitantes.

Consoante os usos feitos pelos residentes, podemos classificar os condomínios em residenciais, de lazer e dedicados às actividades económicas ou de negócios. Há ainda os mistos que são ocupados por residências e actividades económicas.

Este tipo residencial surgiu e conheceu maior expansão nos E.U.A. (Nunes, 2001, p. 32). Os primeiros condomínios aparecem nos anos 20 do século XX e eram destinados aos magnatas da indústria cinematográfica, em Hollywood. Mas, será a partir dos anos oitenta do século XX, associado ao aumento da violência, da criminalidade e do tráfego de estupefacientes que se desenvolve a moda dos condomínios fechados, principalmente na Flórida e na Califórnia. Segundo Blakeley e

Snyder, citado por Nunes (2001, p. 37), “oito em cada dez projectos urbanos em construção nos Estados Unidos da América, tanto nas cidades, como nos arredores, são condomínios fechados. Destes, 1/3 são projectos de luxo para a classe alta e média, 1/3 dirigido aos reformados e 1/3 para a classe média ou mesmo para os trabalhadores”. Ainda segundo os mesmos autores, têm surgido mais condomínios fechados, situados no interior das cidades, em áreas empobrecidas, para a classe trabalhadora, em que, frequentemente, as famílias têm uma renda condicionada ou de habitação social. Os elevados níveis de criminalidade e violência têm levado a população desses lugares a pedirem permissão às autoridades para limitarem o acesso ao bairro, com vedação e portão de segurança, constituindo um condomínio fechado. Digamos que passa a ser um bairro social em condomínio fechado.

Os condomínios fechados, criados para as classes mais abastadas, chegaram a Portugal na década de setenta, importados do Brasil, mas a grande difusão deu-se nos finais de 1990. Em Portugal, os aderentes aos condomínios fechados pertencem, segundo Ferreira (2001, p. 67), à classe social média/alta e alta, sendo Cascais o concelho que detém maior número.

Na Madeira, a exemplo de Portugal Continental, os condomínios fechados são mais procurados pela classe alta e média alta, dependendo o preço dos alojamentos da sua localização e dos espaços comuns e de lazer. Há condomínios de luxo que têm uma grande variedade de espaços lúdicos, nomeadamente, piscina, ginásio, campos de jogos, enquanto outros apenas oferecem um espaço comum, vedação e garantia de segurança. Estes últimos são acessíveis à classe média e média baixa, dependendo do local onde se situam e da qualidade de construção.

A razão principal e mais evidente para as famílias optarem pelo condomínio fechado é usufruírem de uma certa privacidade e de terem espaços lúdicos comuns, mas mais do que tudo, para marcarem o seu *status* social. Estes locais propiciam novas relações de vizinhança que poderão ser as melhores, mas também poderão ser marcadas por incompatibilidades devido a uma convivência diária com as mesmas pessoas, dentro do mesmo espaço e com filhos menores. Por outro lado, esta população de nível económico médio ou mais elevado, ao viver dentro destes espaços

fechados, vive num mundo à parte, tentando fugir a uma realidade diária do seu território.

Podemos dar como exemplo as construções que surgem ao longo da Estrada Monumental localizada na cidade do Funchal. Os preços dos terrenos são aqui muito elevados, o que se reflecte nos valores dos apartamentos e nas habitações unifamiliares. Os problemas da distância e de ausência de infra-estruturas urbanas não se colocam. As acessibilidades são óptimas, o clima é ameno ao longo de todo o ano. É a área ideal para a construção de hotéis e dos bons restaurantes e bares. Surgem os hotéis de cinco estrelas junto ao mar, as casas individuais, muitas delas com piscina, e os prédios de apartamentos, alguns deles em condomínios fechados, habitados pela classe social mais elevada. O centro comercial *Forum Madeira* está localizado numa destas áreas, o que deu origem à criação de uma nova centralidade, fora da Baixa do Funchal, não prevista no Plano Director Municipal do Funchal.

Podemos questionar sobre o impacto social que os condomínios fechados poderão ter, se proliferarem sem medida. Em Cary e em Carrboro, Califórnia, segundo Nunes (2001, p. 80), os condomínios fechados foram interditados por serem considerados factores de exclusão social. Ainda segundo a mesma autora, ocorreram situações idênticas em outros Estados, nomeadamente em Portland, Oregon onde a autarquia os considerou anti-comunidade e baniu-os do distrito. A verdadeira ameaça surge, não com a construção de um ou dois, mas com a sua proliferação, pois contribui para a fragmentação da cidade, aumento da segregação social, desagregação dos laços sociais e de vizinhança e promoção de valores de exclusividade e de exclusão, tendo um impacto comparável ao dos bairros sociais.

Algumas famílias de *status social* mais elevado preferem viver no centro histórico da cidade do Funchal, em apartamentos de luxo, num espaço socialmente valorizado, onde se concentram os equipamentos, o comércio, o lazer, de que são exemplo os apartamentos recentes, construídos no Edifício *Dolce Vita* ou no edifício Dona Mécia, junto ao Jardim Municipal, traduzindo o fenómeno de **gentrificação**. Tanto um como o outro foram construídos em espaços privilegiados que sofreram uma renovação urbana. Têm um alto padrão de qualidade e por isso são espaços de elite.

As famílias que aqui residem preferem a proximidade ao trabalho, aos cafés, lazer, cultura e a todo o tipo de comércio e serviços, não dando importância à maior poluição atmosférica, até porque esta está a diminuir no centro da cidade, fruto das medidas tomadas pela edilidade de interdição do tráfego automóvel em muitas ruas da baixa.

Nesta diferenciação de lugares, temos de considerar ainda a área ocupada pelos hotéis, principalmente os de cinco estrelas, que se localizam ao longo da Estrada Monumental. O Novo Hotel Savoy, o Reid's, o Cliff Bay, o CS Hotel (antigo Crown Plaza), o Enotel, os Hotéis do grupo Pestana, o Melia, o Porto Mare, são hotéis de cinco estrelas, todos eles distribuídos ao longo de uma pequena área litoral, entre o Porto do Funchal e o Forum Madeira (figura 49).

Embora estes hotéis sejam de óptima arquitectura, põe-se em causa a “capacidade de carga” deste local, apesar de termos consciência do subjectivismo deste conceito, atendendo que é difícil avaliar o número máximo de visitantes que uma região pode conter, numa perspectiva de desenvolvimento sustentável contextualizado em termos espaciais (da cidade e seus centros históricos), sociais (população residente) e ambientais. A “capacidade de carga” parte do pressuposto de que uma atracção não pode suportar um número ilimitado de visitantes sob pena de ocorrer um efeito adverso na sociedade, na economia e na cultura.³²

³² Inskeep (1991), citado por Henriques (2003, p. 219), considera “Capacidade de Carga” como o número máximo de visitantes que uma região ou localidade pode suportar sem que haja uma alteração inaceitável no ambiente físico ou uma deterioração na qualidade da experiência usufruída pelos ditos visitantes.



Figura 49 – Ocupação hoteleira – litoral oeste da cidade do Funchal.

Em contrapartida, seria de incentivar a construção de hotéis no casco histórico da cidade como forma de combater o despovoamento do centro. Estas construções deverão ser contextualizadas em termos de planeamento e gestão da cidade, a exemplo da construção do Hotel Porto Mare, edificado no local onde antes existia o Arsenal, local de construção naval, na Zona Velha da Cidade.

Nota-se, assim, que a contínua expansão da cidade forma espaços residenciais com características sócio-económicas diferenciadas no centro, e vários tipos de periferias, com pequenos espaços urbanos homogéneos e hierarquizados, o que está de acordo com o que afirma Paviani (1996), citado por Sogame (2001), de que há as periferias que são ocupadas pelos destituídos e as que são ocupadas pelas classes privilegiadas, muitas vezes em condomínios fechados. Há hierarquias nas áreas periféricas, destacando-se as preferências da classe média e elevada pela maior acessibilidade ao centro, condições climáticas mais amenas e orografia do terreno mais suave, vertentes mais soalheiras, boa construção e menor poluição. Muitas vezes, basta um destes factores se alterar para que as preferências mudem e que de área

atractiva passe a repulsiva. Ruas que eram consideradas “lugares de elite” sofreram alterações funcionais ao longo do tempo.

Podemos dar como exemplo a Avenida do Infante (figura 50), porta de saída do centro da cidade para a parte Oeste da ilha. Esta era uma área residencial de casas unifamiliares de famílias com um nível sócio-económico elevado. No início dos anos trinta do século XX a Câmara Municipal deliberou que “naquela avenida apenas se permitiria a construção de chalets e habitações dentro das normas entretanto impostas pela edilidade funchalense” (Vasconcelos, 2008, p.38), referindo-se ao Plano Ventura Terra.



Figura 50 - Ruas que circundam o casco histórico (marcadas a vermelho) e que estão a passar, actualmente, de ruas residenciais a eixos comerciais.

Com o acréscimo do trânsito automóvel e de poluição, houve uma fuga progressiva desta via por parte das famílias, tendo estas residências sido ocupadas, posteriormente, por restaurantes, bancos, ou substituídos por prédios de apartamentos.

O mesmo se passa com outras ruas que delimitavam a Baixa do Funchal, nomeadamente, a Rua do Bom Jesus e de João de Deus, Rua dos Netos, da Mouraria,

Ponte Nova, Rua dos Ferreiros, das Mercês, isto é, ruas que circunscreviam o casco histórico da cidade (figura 50). De ruas residenciais e industriais, estão a passar gradualmente para vias comerciais e de serviços.

As oficinas e serragem que existiam na Rua dos Ferreiros, por exemplo, deslocaram-se para as zonas industriais da Cancela ou PISO, ou simplesmente fecharam as portas, tendo estes espaços sido preenchidos por prédios de apartamentos e por lojas, restaurantes e bares, estando outros fechados, degradados, à espera de renovação. Por sua vez, os *stands* de automóveis foram deslocados para a Zona Industrial e Comercial da Cancela e de Santo Amaro, nas proximidades do Madeira Shopping.

Na Rua do Bom Jesus e de João de Deus, as habitações estão a dar lugar a farmácias, bancos, consultórios, prédios de apartamentos e centros comerciais, enquanto na Rua dos Netos, começam a surgir lojas de mobiliário. Na da Mouraria surgem as lojas de antiguidades e serviços, enquanto na Ponte Nova encontra-se um comércio de pronto-a-vestir e escritórios.

Nesta diferenciação espacial do Funchal não podemos deixar de referir a Zona Velha da Cidade que tem como limites naturais a margem esquerda da Ribeira de João Gomes a Oeste, a Rua de São Tiago a Norte, o Largo do Socorro a Nascente e a Orla Marítima a Sul (figura 51). Esta caracteriza-se por possuir um núcleo denso de construção muito antiga, onde predominam os edifícios de dois e três pisos, muitos em estado de grande degradação, cuja função predominante, mesmo no rés-do-chão, é a habitacional.

A reabilitação urbana levou a que muitos restaurantes e bares aqui se estabelecessem, passando a ser classificada como área turística. As instalações do Forte de São Tiago sofreram alterações tornando-se num centro de exposições, nos andares superiores (Centro de Arte Contemporânea) e reservando o rés-do-chão para um restaurante. No âmbito da renovação urbana foi construído um hotel no local onde existia um estaleiro de reparações navais, denominado por Arsenal e um Museu de História (*Historical Center*), na Rua de Almirante Reis, factor de atracção turística.

Aliado a estes aspectos positivos ainda há muito a fazer. A maior parte dos edifícios estão degradados e muitos deles abandonados. Ao longo das Ruas Almirante Reis e de Santa Maria, a mais antiga artéria edificada no Funchal e nas vias perpendiculares a estas, tem havido o abandono progressivo das famílias, prevalecendo as mais carenciadas, muitas já idosas.

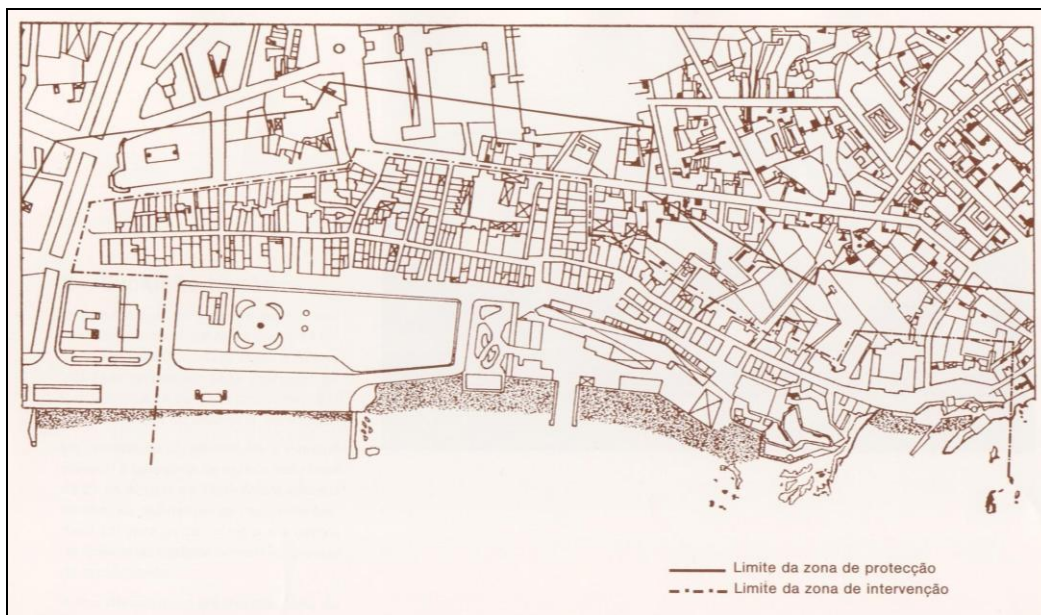


Figura 51 – Zona Velha da Cidade.
Fonte: Câmara Municipal do Funchal.

Num esforço para atrair a população jovem para este local, e dar melhores condições de habitabilidade às pessoas de baixo rendimento económico que aqui vivem, a Câmara Municipal do Funchal, juntamente com o Instituto Habitacional têm dado prioridade, nas suas políticas de intervenção, à reabilitação dos edifícios desta zona. Esta intervenção tem aspectos positivos que se relacionam com ganho de população no centro da cidade; redução da tendência de expansão dos subúrbios, muitas vezes através da construção de casas de génese ilegal; atracção de novos investimentos privados. Esta política regional está de acordo com as propostas-chave apresentadas na **Carta de Leipzig**: “O emergente renascimento dos centros das cidades tem de ser fortalecido através da coordenação de projectos públicos/privados. Este renascimento fornece uma oportunidade para fortalecer a **cidade compacta europeia**”.

Na estrutura espacial da cidade do Funchal deverá ser feita referência ao Pólo da Penteadá³³, situado em São Roque (figura 52), pela sua importância no desenvolvimento científico da Região e pela criação de uma nova centralidade. Neste Pólo concentra-se a Universidade da Madeira e o Pólo Científico e Tecnológico da Madeira.

Concluimos que há uma grande heterogeneidade dentro do tecido urbano funchalense (figura 52), que lhe confere uma identidade própria, mas que origina problemas de ordenamento do território e de coesão social e territorial.

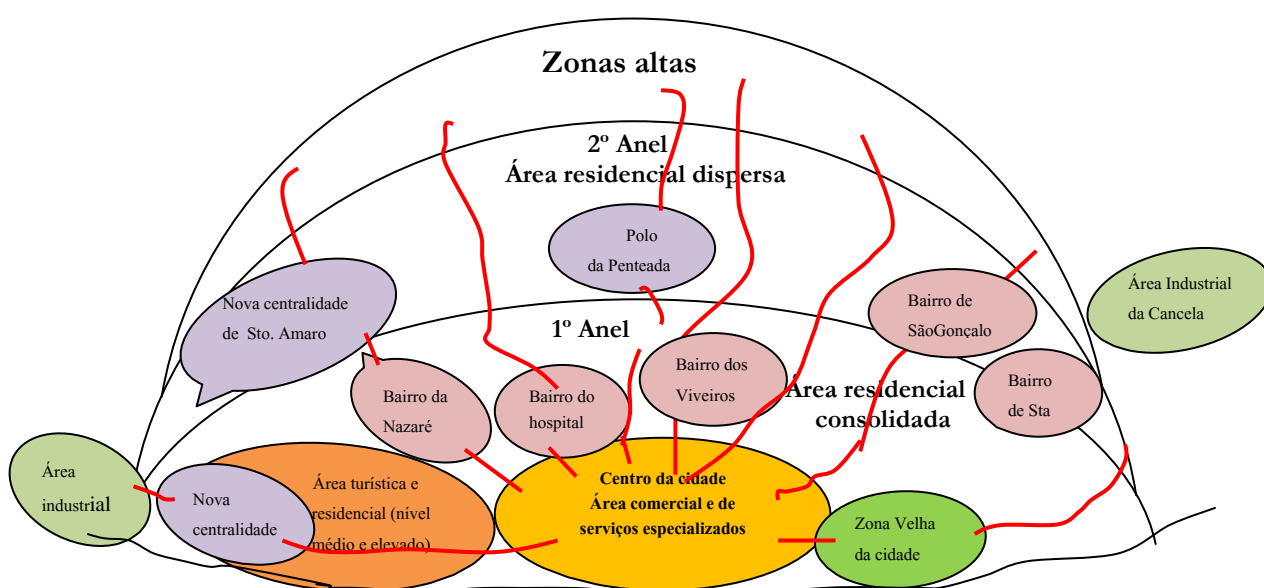


Figura 52 – Esquema da organização espacial da cidade do Funchal (elaboração própria).
(Os traços a vermelho representam as vias de ligação ao 2º anel e zonas altas).

O centro da cidade está rodeado por um primeiro anel periférico, área consolidada, muito heterogénea (figura 52), com destaque para o grande desenvolvimento turístico junto ao litoral oeste, a construção de blocos de apartamentos e de centros comerciais que deram origem a uma nova centralidade, enquanto do lado oriental há um predomínio de residências unifamiliares. Muitos dos

³³ **Centralidade e polarização** traduzem conceitos diferentes. A **centralidade** refere-se a uma concentração/diversificação/aglomeração de funções centrais (comércio e serviços). A **polarização** traduz significados mais variados, mas refere-se, habitualmente, à força de atracção de um ponto face a outros, explicada pela densificação nesse ponto de um determinado atributo ou massa (Domingues, 2011, p. 45).

bairros sociais foram construídos no 1º anel, de que são exemplo os bairros da Nazaré, do Hospital, Viveiros e de Santa Maria. No 2º anel há predominio das residências unifamiliares dispersas, para além do Pólo da Penteada e do centro comercial Madeira *Shopping* que constituíram novos pólos de desenvolvimento. Neste segundo anel também foram construídos bairros sociais, como o de São Gonçalo construído na década de quarenta do século XX. Entendia-se, nessa época, que a parte Este da cidade era destinada a residências para população de nível económico mais baixo, enquanto a parte Oeste estava vocacionada para hotéis e classes economicamente mais favorecidas.

Mas, o que mais se destaca no ordenamento do território e que merece maior atenção são as zonas altas do concelho. A orografia em forma de anfiteatro do Funchal e a grande densidade populacional contribuiu para que a expansão urbana, assim como a construção de habitações (muitas de génese ilegal), se fizesse ao longo das vertentes, em leitos de cheia e a jusante das ribeiras. A reabilitação desta área, tendo em consideração o índice de construção e as áreas a desocupar, deverá ser uma das prioridades das Políticas de Ordenamento do Território, assim como a educação ambiental nas escolas, fazendo dos alunos os veículos da mensagem para os adultos, convidando-os a participar em acções de sensibilização/ demonstração.

As áreas degradadas, situadas no interior do centro histórico e os bairros sociais, também podem ser foco de problemas sociais, quando não bem planeados em termos de estrutura, tipologia e ocupação familiar. Poderão reproduzir factores agravantes de exclusão: desemprego, atraso e insucesso escolar, delinquência. A situação não é nova, acompanha a história urbana na sua globalidade, mas é necessário lutar contra ela, dando condições de urbanidade a esta população.

4. A dinâmica comercial e dos serviços na cidade do Funchal

A evolução e a transformação das cidades são inseparáveis das dinâmicas económicas nas áreas do comércio e dos serviços. Estas condicionam o seu desenvolvimento e desempenho de acordo com os meios que dispõem: Se são inovadores conduzem à modernização económica e são capazes de se adaptar

rapidamente às mudanças, à flexibilidade e às rápidas mutações da organização dos mercados; se à inovação for acrescentado um melhor ambiente e maior oferta de emprego, há maior possibilidade de fixação da população. Se, pelo contrário, teimam no conservadorismo, não acompanhando as tendências da época, depressa vêem um retrocesso nos seus negócios, nas suas empresas. É esta dinâmica que poderá contribuir para atrair população, actividades, emprego e rendimento.

Entre as várias actividades de comércio e de serviços, os rotineiros, os não especializados, dirigidos ao consumo final, acompanham as manchas de urbanização e misturam-se com a habitação, enquanto as de mais especialidades escolhem localizações estratégicas, junto das grandes manchas populacionais, muitas nas saídas das cidades, nos nós de acesso aos sistemas rodoviários, ou nas interfaces que servem os diferentes meios de comunicação onde há mais espaço para estacionamento,

O Funchal tem desempenhado, ao longo do tempo, um papel fundamental no desenvolvimento económico e social da Região. Nos mais de quinhentos anos de existência, esta cidade foi sendo construída pela população residente e flutuante, em grande parte oriunda das áreas rurais e suburbanas, conferindo-lhe uma identidade própria, feita muito mais no *minsdcape* do que no *cityscape* (panorama físico)³⁴.

No contexto regional, pela sua dimensão, centralidade e visibilidade, o Funchal emerge como o pólo com melhores condições para liderar a hierarquia do sistema urbano regional ao longo do tempo.

Já na década de sessenta, Pereira (1969, p. 75), descrevia que “em cerca de 363 milhares de contos, que foi o valor da produção das indústrias madeirenses em 1964, corresponderam 319 milhares (87%) ao concelho do Funchal. Das 9 500 pessoas ocupadas nas actividades não agrícolas, 8 300 localizam-se naquele concelho.” Ainda segundo o mesmo autor “2/3 da contribuição predial do distrito e mais de ¾ da contribuição industrial são pagos no referido concelho. É também no Funchal que se concentram o escol cultural e as actividades culturais, como é lá que se concentram as

³⁴ *Mindscape* - Panorama da alma que se nutre de vivências, das práticas e das experiências dos indivíduos consumidores.

cityscape - panorama físico (Salgueiro *et al*, 2006, pag. 9).

melhores oportunidades de emprego, negócio ou de influência. E, em suma, para lá se dirige a maior parte dos rendimentos gerados na Ilha ou por ela recebidos”.

Pelo extracto deste relatório vê-se a grande atracção e importância que o Funchal tinha sobre todo o arquipélago em meados do século XX, a qual se traduz pelo afluxo da população à cidade.

Em 1972, a área central do Funchal concentrava 31% do comércio alimentar da cidade e a quase totalidade das lojas de vestuário, de tecidos e outros ramos de comércio mais especializado (Gomes, 2000).

Em 2011, o Funchal continua a ser o centro da Aglomeração Metropolitana onde vivem cerca de 112 000 pessoas, dispersas por dez freguesias, e onde se concentra grande parte do comércio e dos serviços (como iremos demonstrar neste capítulo), apesar das infra-estruturas viárias criadas por toda a Ilha e que deveriam contribuir para uma maior dispersão de actividades e para uma maior coesão territorial.

Mas é na parte baixa da cidade que incide a maior movimentação económica e financeira, situação que induz intensos movimentos pendulares e provoca grande pressão sobre os sistemas e serviços urbanos centrais.

A concentração de infra-estruturas turísticas no Funchal e a localização do porto, porta de abertura ao exterior e de entrada de milhares de turistas em cruzeiro, aumenta o efeito de polaridade e de hierarquia funcional que conduz a elevados valores do solo no centro urbano e a um alastramento da densificação da cidade. Ao mesmo tempo conduz a fenómenos de degradação social a que se associa o desenvolvimento de uma “nova pobreza” que procura a cidade como recurso de sobrevivência e de esperança de uma vida melhor.

Face a estas realidades tão díspares, o Funchal tenta adaptar-se às novas necessidades individuais e colectivas, o que leva a uma nova estruturação do espaço, muitas vezes, não compatível com o PDM (em revisão), elaborado com o principal objectivo geral de promover o ordenamento do território municipal.

	Freguesias	Sé	Sta. M. Maior	S. Pedro	Sta. Luzia	São Gonçalo	São Roque	Imac. C. Maria	Sto. António	São Martinho	Monte	Total
Comércio a retalho	Produtos alimentares	30	43	17	11	8	15	12	35	33	8	212
	Artigos pessoais	250	20	32	10	1	3	1	30	56	-	403
	Equipamentos para o lar	94	16	28	15	2	5	5	8	46	6	225
	Higiene, saúde, beleza	47	8	13	2	1	2	2	2	10	1	88
	Artigos de lazer - cultura	76	24	17	11	5	3	5	14	29	-	184
	Construção bricolage	9	5	8	5	2	4	7	13	11	3	67
	Equipamento Profissional	25	3	11	2	2	4	5	7	12	1	72
	Combustíveis - transportes	16	13	21	7	3	4	13	8	39	2	126
	Comércio não especializado	19	9	5	7	1	7	2	15	12	1	78
	Total de comércio	566	141	152	70	25	47	52	132	248	22	1455
Serviços	Serviços de reparação	18	18	9	14	6	11	15	22	15	7	135
	Serviços pessoais	91	15	28	7	1	4	1	18	28	1	194
	Recreativos-culturais	64	13	6	2	-	1	2	6	31	3	128
	Serviços financeiros	92	6	11	2	2	2	3	11	26	-	155
	Serviços colectividade	301	26	42	63	4	7	7	14	59	1	517
	Alojamento-restauração	258	163	79	35	27	25	40	118	260	38	1043
	Total dos serviços	824	241	175	123	40	50	61	189	419	50	2172
	Total	1390	382	327	193	65	97	113	321	667	72	3627
	%	38,3	10,5	9,1	5,4	1,8	2,6	3,1	8,8	18,4	2,0	100,0

Tabela 43 - Funções e unidades funcionais de comércio e serviços – freguesias do concelho do Funchal.

Fonte: Câmara Municipal do Funchal (ano de 2009).

Quadro elaborado com base na Classificação de Actividades de Comércio e Serviços proposta por Salgueiro, (1996, p. 12).

Através da análise das funções existentes nas freguesias urbanas que pertencem ao concelho do Funchal (anexo 12) e da relação população residente/número de

unidades funcionais,³⁵ é possível detectar como está distribuído o comércio e serviços na cidade do Funchal e qual a tendência dessa distribuição.

Neste estudo sobre a distribuição e organização do comércio e dos serviços nas freguesias do concelho do Funchal foram privilegiados o padrão geográfico (localização), a composição funcional (bens de primeira necessidade, bens raros), e a relação entre as funções e a população residente, assim como a relação entre o número de funções e a área da freguesia. Através deste índice foi possível detectar e relacionar a dinâmica das diferentes funções e dos lugares quanto à expansão da área urbana, observar como o aparelho comercial e de serviços se distribui dentro da malha da capital madeirense e de fazer um paralelismo entre a localização destas funções e as formas de ocupação e organização do território.

Apesar de a freguesia da Sé ser a que dispõe de menor área, é aquela onde se concentra a maior parte do comércio e dos serviços (38,3%), apresentando mais do dobro das unidades funcionais que São Martinho, freguesia que se posiciona logo após aquela (tabela 43).

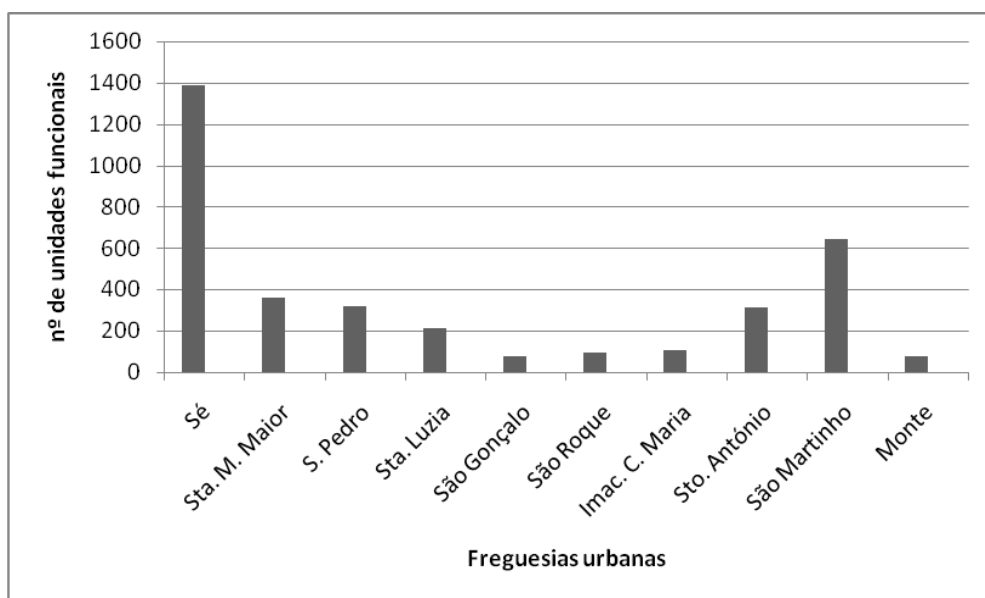


Gráfico 44 – Número de unidades funcionais por freguesia – concelho do Funchal (2009).
Fonte: Câmara Municipal do Funchal (ano de 2009).

³⁵ Estes dados foram-nos cedidos pela Câmara Municipal do Funchal, no ano de 2009, sendo os últimos enviados no mês de Julho desse ano e dizem respeito às freguesias de Santa Maria Maior, Monte, São Gonçalo.

As zonas altas do concelho, com excepção de Santo António, são as que apresentam valores abaixo das 100 unidades, sendo o Monte e São Gonçalo as que detêm menor número, que corresponde a uma percentagem de 2,0 e 1,8%, respectivamente, da totalidade do comércio e dos serviços do concelho do Funchal, seguindo-se São Roque (2,6%). Santa Maria Maior, São Pedro e Santa Luzia, apesar de se localizarem no centro do Funchal, têm uma percentagem de unidades funcionais muito inferior à freguesia da Sé (gráfico 44). Vemos que não há qualquer paralelismo entre a área da freguesia e o número e qualidade de funções. Pelo contrário, a Sé é a que tem menor dimensão, mas maior número de funções.

Comparando o número de unidades ligadas à função comercial com o dos serviços (tabela 43), verificamos que em todas as freguesias estes têm supremacia sobre o comércio, facto que se deve, sobretudo, ao sector de alojamento/restauração. Este tem um peso de 48 % em relação ao total de todos os serviços. Os serviços de colectividade, que englobam a educação, investigação, saúde, administração pública, advogados, notários, associações, sindicatos, comunidades religiosas, também ocupam uma grande percentagem (23,8 %), (gráfico 45).

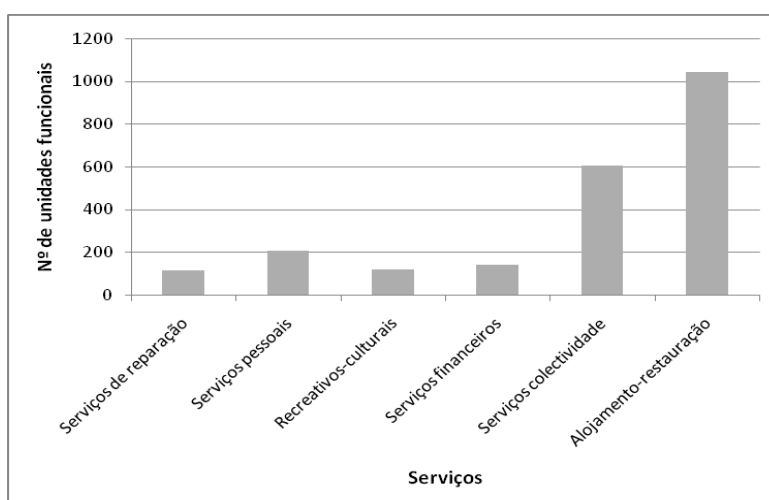


Gráfico 45 – Número de unidades funcionais – **serviços** – no concelho do Funchal (2009).
Fonte: Câmara Municipal do Funchal (ano de 2009).

No comércio, os artigos pessoais detêm um maior número de funções (27,7 %). O vestuário, o calçado, as lojas de acessórios e ourivesarias e bijutarias são produtos

muito procurados pela população (gráfico 46), o que justifica a abertura de um maior número de lojas neste ramo.

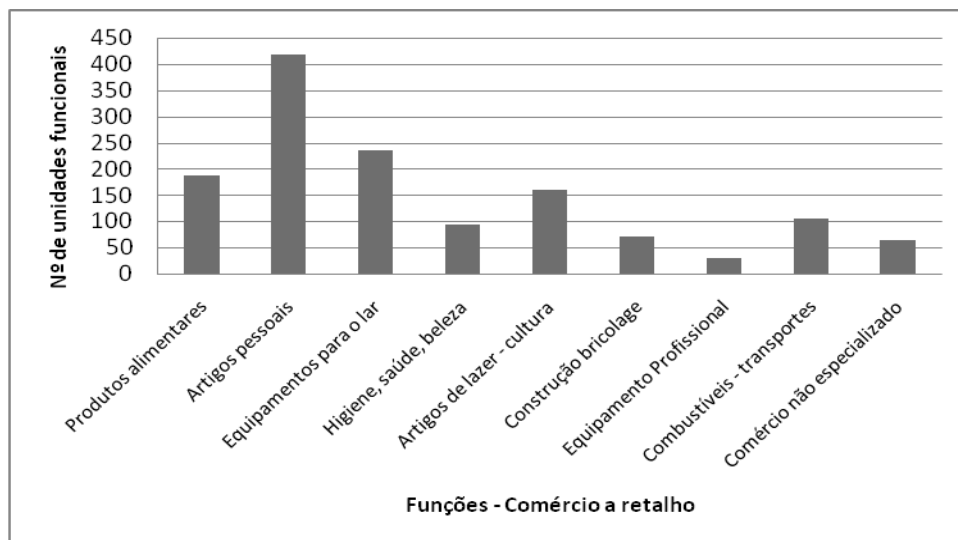


Gráfico 46 – Número de unidades funcionais – **Comércio a retalho** – concelho do Funchal (2009)
Fonte: Câmara Municipal do Funchal (ano de 2009).

A densidade das unidades funcionais (tabela 44) permite ver a grande concentração que existe na freguesia da Sé, com 1527,4 UF/ Km², seguindo-se, de longe, São Pedro com 195,8 UF/Km². O valor mais baixo corresponde ao Monte – tem a segunda maior área das freguesias do concelho do Funchal mas é aquela que apresenta menor número de unidades funcionais (gráfico 47).

Freguesias do concelho do Funchal	Sé	Sta Maria Maior	S. Pedro	Sta Luzia	São Gonçalo	São Roque	Imac Cor. Maria	Santo António	São Martinho	Monte	Total
Total de unidades funcionais	1390	382	327	193	65	97	113	321	667	72	3627
Área (Km ²)	0,91	5,59	1,67	1,34	6,79	9,22	1,08	22,21	8,20	18,70	75,71
Densidade de unidades funcionais (UF/Km ²)	1527,4	66,3	195,8	144,0	9,5	10,5	104,6	14,4	81,3	3,9	48,3
População residente (Nº de habitantes)	2664	13387	7288	5875	6566	9412	6226	27437	26464	6696	112 015
População residente/ Unidades funcionais	1,9	35,0	22,2	30,4	101,0	97,0	55,1	85,4	39,6	93	30,8

Tabela 44 – Unidades funcionais por freguesia - concelho do Funchal (ano de 2009).
Fonte: INE (Censos de 2011 – dados preliminares).
Câmara Municipal do Funchal.

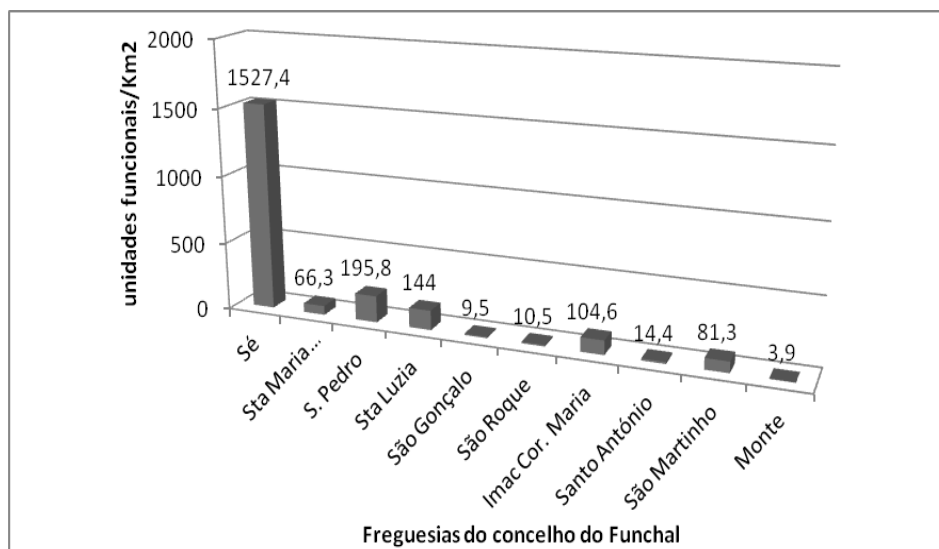


Gráfico 47 – Densidade das unidades funcionais (concelho do Funchal) em 2009.

Fonte: Câmara municipal do Funchal.

Em relação ao índice “população residente/ número de unidades funcionais” (Pop/Uf), os valores mais elevados concentram-se nas zonas altas, o que significa que cada unidade funcional serve, em média, um maior número de residentes (gráfico 48).

O índice “população residente/número de funções” superior a 85, atribuído às freguesias do Monte, São Roque, São Gonçalo e Santo António, indica que há uma predominância da função residencial sobre o comércio e os serviços. Por exemplo, em São Gonçalo, cada 101 habitantes dispõem, em média de uma unidade funcional. A Sé, pelo contrário, tem uma unidade para cada 1,9 residentes, seguida de São Pedro com 22,2 (gráfico 48). São lugares em que há predomínio da função comercial e dos serviços. As freguesias da Sé, São Pedro e Santa Luzia detêm 52,6 % das funções para 15 827 pessoas residentes (censo de 2011), o que corresponde a 14,1% da população total do Funchal. É o lugar de um comércio consolidado, com um maior número de funções e de unidades funcionais, especializadas e qualificadas, e serviços administrativos, que estão a expandir-se para oeste, ao longo do litoral (freguesia de São Martinho), acompanhando a deslocação da população e a construção de grande número de hotéis, principalmente ao longo da Estrada Monumental e dos centros comerciais. A expansão para a parte oriental - freguesia de Santa Maria Maior,

também é visível, tanto pelo número de habitantes, como de unidades funcionais: 35 habitantes por cada unidade funcional.

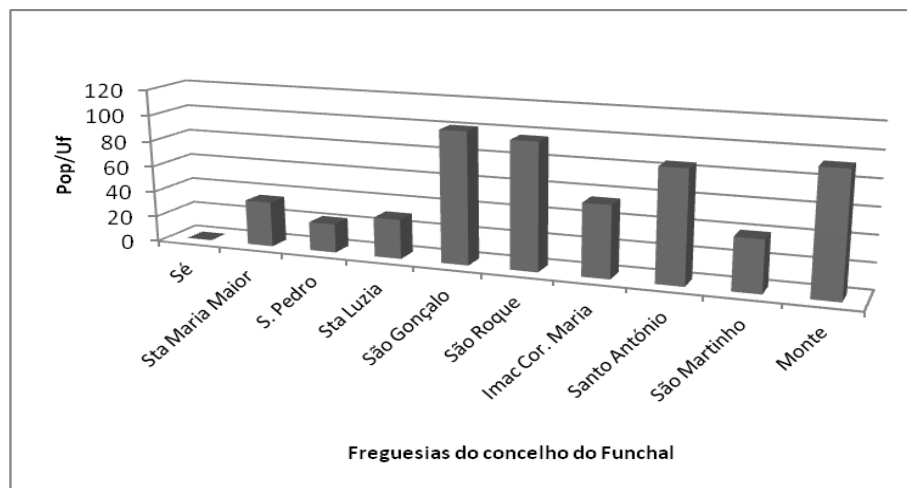


Gráfico 48 – Índice “População residente/ Unidades funcionais” (Pop/Uf) – freguesias do concelho do Funchal (2009).

Fonte: Câmara Municipal do Funchal.

Os valores díspares verificados entre as freguesias em relação ao índice “população residente/unidades funcionais” (gráfico 48), demonstram que é o centro que detém grande parte das funções, quer comerciais, quer de serviços o que, associado ao maior valor patrimonial e cultural, lhes dá maior visibilidade no contexto regional e nacional. É ainda a freguesia da Sé que detém a maior parte dos serviços de telecomunicações, informativos, *Internet*, equipamento electrónico (55,5%), e os serviços de informática (47,7%), isto é, funções relacionadas com a inovação, informação e difusão de conhecimento. O mesmo se passa com a concentração de escritórios, escritórios de engenharia e de advocacia, consultoria, solicitador, comissões e consignações (59,5%) e de arquitectura e de artes gráficas (66,6%) (anexo 12).

Mesmo dentro da freguesia da Sé, há ruas com muito mais comércio que outras (figura 53), seguindo a tendência da maior parte das cidades. A Avenida Arriaga e a Rua 31 de Janeiro são as que detém maior número de unidades funcionais (113 e 103, respectivamente), seguindo-se a Rua da Carreira, a Rua Fernão Ornelas e Rua do Carmo com 74, 78 e 72 unidades, respectivamente. Destas ruas, a Avenida Arriaga

distingue-se de todas as outras pela qualidade do comércio e dos serviços de que dispõe. Por ser a mais central e a mais nobre dentro do núcleo urbano, é onde se concentra a maior parte das sedes dos bancos, o Banco de Portugal, sedes de Companhias de Seguros, escritórios, para além de algumas das Secretarias do Governo Regional e de esplanadas de cafés de nível mais elevado. O comércio desta rua centra-se, principalmente, em dois centros comerciais: as Galerias de São Lourenço e o Marina Shopping.

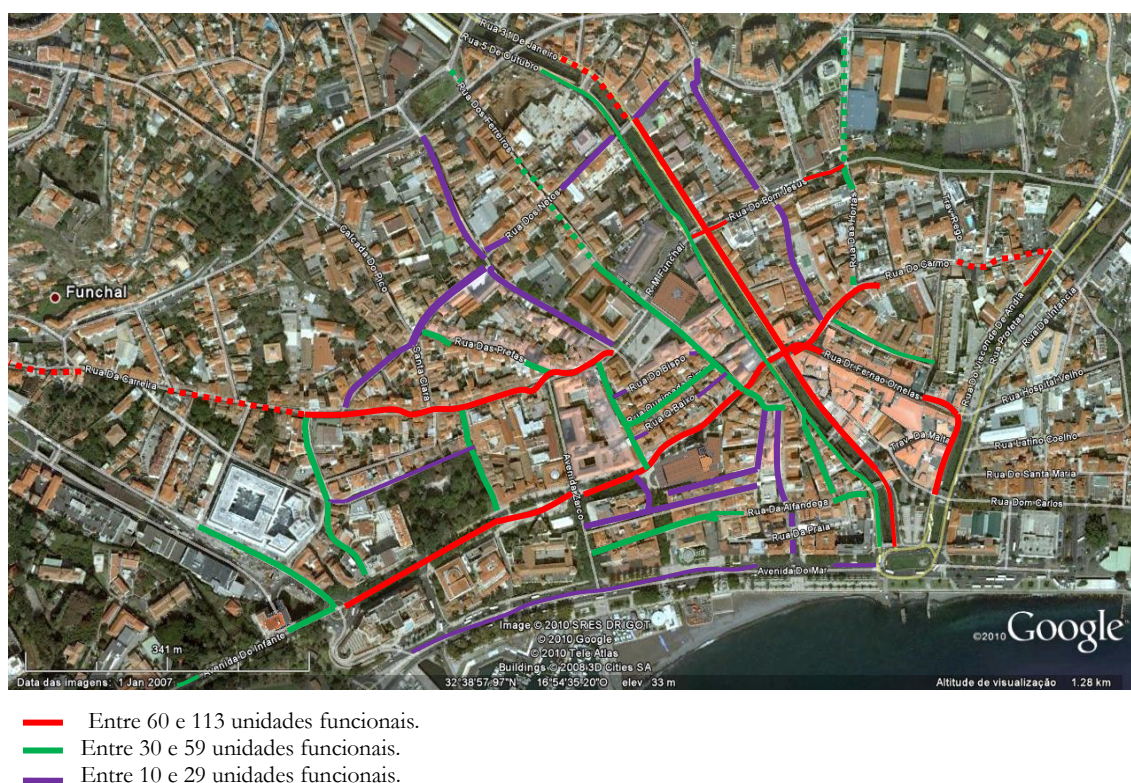


Figura 53 - Principais ruas de comércio e serviços da freguesia da Sé – Funchal (elaboração própria).
Fonte: Câmara Municipal do Funchal.

As funções localizadas na Rua Fernão Ornelas, 31 de Janeiro, Bom Jesus, Rua do Carmo e da Carreira estão mais relacionadas com o comércio de pronto-a-vestir, ourivesarias, bijutaria e alguns snack-bares, muito semelhante às das restantes ruas do centro do Funchal. A Rua Visconde de Anadia, paralela à Ribeira de João Gomes, apresenta mais de sessenta lojas devido à existência do Centro Comercial Anadia, que se localiza junto à Ribeira de João Gomes. Se não fosse a existência deste centro comercial, seria uma rua com muito pouco comércio.



Figura 54 – Principais Centros Comerciais localizados no centro do Funchal.

No centro da cidade do Funchal há pequenos centros comerciais³⁶ que não exercem grande influência no comércio local, até porque têm um horário de funcionamento semelhante. É o caso do Centro Comercial da Sé e do Távira. Estes ocupam o rés-do-chão, cave e primeiro andar (no caso do Centro Comercial Távira) dos edifícios, têm corredores estreitos, as lojas são pequenas, com fraca luminosidade. Actualmente, muitas lojas destes pequenos centros estão fechadas, o que demonstra a falta de competitividade e a fraca concorrência em relação às restantes lojas localizadas ao longo das ruas periféricas e aos novos centros comerciais de tamanho médio que foram construídos posteriormente.

³⁶ Só foram considerados os *shopping centers* com, pelo menos, 12 lojas, de acordo com a Portaria 424/85 de 5 de Julho e do Decreto-Lei nº 21/2009 de 19 de Março que define como Centro Comercial todo o empreendimento comercial que reúna, no mínimo 12 lojas e uma área bruta de, pelo menos, 500 m², com actividades comerciais a retalho diversificadas, reunidas num único edifício ou edifícios contínuos, com zonas comuns de acesso às lojas, planeado, construído e gerido como uma única entidade.

Os centros comerciais, localizados no centro, que atraem mais população, e que fazem maior concorrência ao comércio tradicional são o *Dolce Vita* e o Anadia, quer pelo número de lojas que possuem, quer pelos espaços de lazer, de diversão e de restauração que oferecem, para além de terem, cada um deles, um supermercado que lhe serve de âncora ao respectivo centro comercial. O Oudinot, por se situar na proximidade do Anadia, por ter uma estrutura labiríntica e não ter lojas âncora, nunca teve muito êxito.

O Centro Comercial Europa, localizado na Rua do Bom Jesus, tem uma clientela muito circunscrita à área envolvente.

O *Dolce Vita*, o mais recente, é o que dispõe de maior número de lojas, distribuídas por três andares, a maior parte delas em regime de *franchising*. O *mix* comercial está bem planeado o que tem contribuído para o êxito desta estrutura.

As Galerias de São Francisco e as de São Lourenço têm uma localização privilegiada no centro da cidade, atraindo população, principalmente durante o dia. Estão em áreas de passagem, de muito movimento de turistas e de residentes, embora não tenham estabelecimentos que possam ser considerados como âncoras.

Fora do centro do Funchal, o *Forum* Madeira, situado na Estrada Monumental, junto à zona dos hotéis, e o *Madeira Shopping*, localizado em Santo Amaro (já referidos neste estudo), têm “puxado” muitos clientes para estes lugares devido a haver bom estacionamento e oferecerem grande variedade de produtos, para além de serem os únicos lugares com salas de cinema.

No caso do *Madeira Shopping*, é uma implantação pontual, isolada do seu entorno em termos de arquitectura, que introduz uma profunda ruptura com o tecido construído dos subúrbios. Posteriormente à sua inauguração, num local de fraca acessibilidade, tem havido uma expansão linear do comércio e de alguns serviços ao longo das ruas circundantes, assim como a construção de prédios de apartamentos. Nas proximidades existe o Bairro Social de Santo Amaro, recentemente renovado e ampliado, que beneficiou daquela construção, assim como o Parque Empresarial de Santo Amaro que concentra, sobretudo, muitos *stands* de automóveis.

O *Forum Madeira*, ocupa uma localização privilegiada, de grande acessibilidade, em que o preço do solo e dos alojamentos têm um valor muito elevado. Está implantado numa área residencial de classe média alta e de turismo. Tem uma arquitectura mais aberta ao exterior, adequada à área envolvente, não havendo ruptura com o tecido urbano construído ao redor. A exemplo do que aconteceu no *Madeira Shopping*, nas ruas situadas a Leste e a Norte do *Forum Madeira*, há uma expansão linear do comércio e serviços, restaurantes e bares, o que deu origem a uma nova centralidade, a um novo pólo de desenvolvimento.

Estes novos pólos de urbanização, não previstos no PDM do concelho do Funchal, atraem um grande número de funções muito diversificadas, não só no interior destes centros, como nas ruas que os circunscrevem. Os comerciantes tiram partido das economias de aglomeração e os que se estabelecem dentro dos centros beneficiam da gestão de todo o centro, embora as rendas sejam muito elevadas.

O Centro Comercial Centromar, localizado nas proximidades do *Forum Madeira* e mais antigo que este, nunca teve grande sucesso, apesar de estar numa área de hotéis e de residências de nível médio e elevado e de possuir um hipermercado da cadeia Modelo. Quase todas as lojas estão fechadas. O mesmo se passa com o Centro Comercial Olimpo, situado nas proximidades do Casino. Já o Centro Comercial Monumental Lido, próximo do Lido, tenta sobreviver à custa dos serviços do Ginásio, do Centro Médico que ocupa todo o último andar e de alguns restaurantes. São centros que, apesar de estarem localizados em lugares estratégicos, não tiveram um *mix* comercial bem planeado, não havendo lojas que sirvam de âncora.

De todos estes centros comerciais, o *Forum Madeira* e o *Madeira Shopping*, localizados na periferia do centro e o *Dolce Vita* e o *Anadia*, localizados no centro, são os grandes concorrentes ao comércio do centro do Funchal, em termos de compras ocasionais e raras.

Quanto à distribuição, ao *mix* comercial e à frequência das funções, estas tendem a concentrar-se em espaços específicos, de acordo com os produtos oferecidos, que vão dos mais estratégicos e inovadores aos mais rotineiros e

desqualificados, conduzindo a uma diferenciação geográfica marcada. Esta distribuição está muito relacionada com o *range*³⁷ e com o *limiar*³⁸ de cada uma das funções.

O amplo processo de mobilidade, que fixou importantes volumes de pessoas nos subúrbios da cidade, propiciou a instalação periférica de estabelecimentos que vendem bens de primeira necessidade (mercearias, pastelarias, boutiques de pão). São funções que têm uma área de influência muito reduzida. É um comércio de nível inferior (Salgueiro, 1992, p. 305). Os hipermercados, também com uma localização na periferia, obedecem a uma lógica distinta baseada, por um lado, na concentração e diversificação da oferta e, por outro, na boa acessibilidade em transporte individual.

As lojas de pronto-a-vestir/ roupa interior (...) são as que aparecem em maior quantidade (291), mas a sua distribuição não é homogénea. Enquanto a freguesia da Sé detém 172 lojas desta categoria (59,1%), o Monte não tem nenhuma e o Imaculado Coração de Maria tem apenas uma. São funções que, pela sua qualidade e *standing* ocupam posições diversas na hierarquia funcional, mas tendencialmente localizam-se nas áreas mais centrais.

Ao nível dos serviços, os snack-bares e afins surgem em todas as freguesias em maior número, o que indica que este tipo de comércio acompanha a repartição da população. Apenas na freguesia da Sé é que o número de lojas de pronto-a-vestir e escritórios ultrapassam os snack-bares e afins em 32 e 12 unidades, respectivamente. Os escritórios, pelo contrário, ocupam a localização mais central possível: A Sé detém 55,5% das unidades desta função, enquanto o Monte tem somente 0,36% e São Roque, São Gonçalo e Imaculado Coração de Maria apresentam 0,73%. Ainda podemos referir, como exemplo, os cabeleireiros/institutos de beleza com uma distribuição

³⁷ Range – “alcance” – significa a distância máxima que os consumidores estão dispostos a percorrer para adquirirem um bem.

³⁸ Limiar – quantidade de população necessária para que a oferta de um bem se justifique num determinado lugar (Cachinho, 2005, p.308).

pouco homogénea, uma vez que quase metade está localizada na Sé, retirando proveito da presença de outras funções e da concentração do emprego nos serviços.

Das freguesias das zonas altas, Santo António, a freguesia mais populosa, destaca-se por apresentar um comércio de nível mais elevado, nomeadamente maior quantidade de cabeleireiros/barbeiros, artigos de lar e decoração, bancos, lavandarias, pronto-a-vestir/sapataria/ourivesaria. Tem um limiar que justifica este tipo de funções. No entanto, não tem nenhum hotel ou residencial, uma vez que estes privilegiam a concentração na parte baixa da cidade.

É de referir que há funções que pela sua especialidade em mão-de-obra e necessidade de espaços, saíram do centro do Funchal e passaram a localizar-se em áreas mais distantes. É o caso das oficinas de pintura e de bate-chapas que se concentram, preferencialmente, em São Roque e Imaculado Coração de Maria e os armazéns grossistas que optaram, também, pelas zonas altas (Santo António e São Roque), embora ainda se encontrem algumas unidades destas funções na Sé, principalmente na Rua Direita e arredores. A Rua do Esmeraldo, localizada na baixa da cidade, que até às décadas de oitenta/noventa era preferida pelo comércio grossista, sofreu um processo de requalificação urbana, sendo ocupada, actualmente, por lojas de pronto-a-vestir e escritórios. As novas formas de distribuição fizeram com que o comércio grossista tradicional quase desaparecesse e o que actualmente existe prefere localizações na periferia urbana onde dispõe de solos mais baratos, instalações mais adequadas e boa acessibilidade rodoviária.

Atendendo ao número de unidades funcionais, verificámos que o grande predomínio dos snack-bares e afins com 571 unidades (tabela 45) significa que a sua área de influência é muito reduzida. São estabelecimentos que conseguem funcionar com limiares relativamente baixos, segundo uma lógica de proximidade (às áreas residenciais e/ou emprego).

Ainda acima das duzentas unidades estão os restaurantes, os prontos-a-vestir e afins e os escritórios. Os restaurantes são muito condicionados pela procura turística o que justifica o elevado número de unidades funcionais. Além disso, tem uma

amplitude de *standing* muito grande. Os escritórios tendem a localizar-se no centro da cidade ou em áreas empresariais fora da capital (tabela 45).

Funções e número de unidades funcionais					
>200	Entre 100 e 200	Entre 50 e 100	Entre 20 e 50	Entre 10 e 20	Entre 5 e 10
Snack-bares/bares ...	Pastelaria	Hotéis (...)	Hipermercados (...)	Gelataria	Barbearia
Restaurante/casa de pasto	Cabeleireiro/ Inst. de beleza	Agência de Viagens	Artigos desportivos ...	Oficina de electricidade/ Reparação (...)	Cash and carry
Pronto-a-vestir (...)		Mercearia/frutaria (...)	Farmácia/ Parafarmácia	Lavandaria	Casa de Chá
Escritórios (...)		Stand de automóveis (...)	Informática/ (...)	Perfumaria/ cosmética	Retrosaria
		Sapataria/ chapelaria (...)	Telecomunicações (...)	Jardim de infância/ creche	Antiquário
		Ourivesaria/relojoaria	Produtos alimentares/ Produtos naturais e dietéticos (...)	Imprensa/ topografia	Brindes/artigos publicitários
		Móveis (...)	Jogos de apostas ...	Exames Médicos (...)	Inst. Musicais/ discos
		Artigos regionais e garrafeira (...)	Jornais e revistas (...)	Medicina alternativa (...)	Loja de brinquedos
		Artigos de decoração e lar (...)	Artigos desportivos (...)	Lavagem de auto	Loja de tecidos
		Livraria/papelaria ...	Salão de massagens ...	Combustíveis/ Gás/ ar condicionado	Loja de louças/ bijuterias/ artigos de barro
		Imobiliária (...)	Fotografia		Agência funerária
		Consultório médico (...)	Companhia de seguros		Ginásio
		Ferragens e materiais de construção (...)	Comércio de animais e de plantas.		Consultório de Psicologia e de Parapsicologia
		Oficina de pintura de auto (...)	Livraria/papelaria (...)		Consultório Veterinário (...)
		Bancos	Clínica dentária (...)		Transitário
			Oficina de pintura		Escola de Condução
			Padaria/Boutique de pão (...)		Loja de Produtos de cabeleireiro
			Electrodomésticos (...)		
			Loja de óptica/ aparelhos auditivos		
			Arquitetura/ artes gráficas (...)		
			Centro de informação turística (...)		
			Rent-a-car		
			Explicações/ formação profissional (...)		
			Costura/reparação de calçado		
			Carpintaria/ mercenária, (...)		
			Armazém /grossistas		

Tabela 45 – Unidades Funcionais no concelho do Funchal (tabela construída a partir do quadro anexo 12)

Fonte: Câmara Municipal do Funchal – ano de 2009.

Já entre as 100 e 200 unidades surgem funções que, embora não sejam de consumo diário, com excepção do pão, é um tipo de comércio e de serviços utilizados, frequentemente, sobretudo, cabeleireiro e pastelarias

Com valores compreendidos entre 50 e 100 unidades surgem funções de nível médio e superior, onde se destacam os hotéis, agência de viagens, consultórios médicos, (com sessenta unidades cada), as sapatarias, as ourivesarias, os bancos, imobiliárias e móveis. As mercearias e frutarias aparecem neste grupo, devido à sua redução, tendo sido substituídas pelos mini, super e hipermercados. Em relação aos bancos, verifica-se um movimento de dispersão de forma a cobrir todo o território e de concentração das sedes na baixa da cidade. A adesão às operações electrónicas tende a reduzir mais o número de empregados por agência, do que o número de agências; contudo, no actual contexto recessivo, a previsível concentração da banca conduzirá à duplicação de agências e, conseqüentemente, ao encerramento de algumas delas.

Entre 20 e 50 unidades estão as companhias de seguros, farmácias e clínicas dentárias e as lojas de óptica. Os supermercados/ minimercados e padarias integram-se neste grupo, embora vendam, sobretudo, produtos de primeira necessidade. Os primeiros por ocuparem grandes áreas e oferecerem muitos produtos de uso quotidiano alimentares e não alimentares, têm uma área de influência muito superior às mercearias, contribuindo para uma quebra destas ou para o seu desaparecimento. O sector alimentar é aquele onde as grandes superfícies concorrem mais directamente com as tradicionais lojas generalistas.

Entre as 10 e as 20 unidades já surgem as funções muito raras, como perfumarias, enquanto abaixo das 10 unidades misturam-se as funções muito raras, como a venda de painéis solares, casas de chá, antiquários, artigos pirotécnicos, *cyber-cafés*, artigos eróticos, artigos religiosos, instrumentos musicais, associadas às que estão em vias de desaparecimento, de que são exemplo os talhos e peixarias (integrados nos super e hipermercados), as lojas de venda de tecidos, as retrosarias e os alfaiates.

O encerramento de muitas destas lojas de comércio tradicional está muito relacionado com a falta de adaptação à mudança de uma sociedade que muito pouco tem de comum com a de meados do século XX.



Figura 55 – Reclames feitos por lojas de venda a retalho, no Diário de Notícias do Funchal - mês de Janeiro de 1950.

As notícias dos jornais da época (figura 55) e a observação *in loco*, permitem-nos comparar a forma de comércio dos anos cinquenta do século XX com a actual, na cidade do Funchal. Actualmente, o comércio é muito diferente ao daquela época. Há funções que deixaram de existir, ou quase não existem, como é o caso das lojas de venda de tecidos, os talhos, as alfaiatarias, as tabernas e mercearias.

O comércio de proximidade está a desaparecer lentamente. Este tipo de comércio tradicional encontra, por vezes, dificuldade em conseguir uma rentabilidade mínima e não consegue competir com o mais moderno, mais atractivo. Falta-lhes iniciativa e espírito de inovação, ou os donos envelhecem ou morrem e não têm descendentes para dar continuidade ao mesmo ramo de negócio.

No centro do Funchal, os supermercados e minimercados substituem as mercearias e lojas em que se vendia todo o tipo de produtos para o dia-a-dia e a maior parte das lojas de tecidos foram substituídas pelos prontos-a-vestir, muitos em regime de *franchising*.

Por exemplo, a Casa Campos, a Casa das Novidades e a Cada da Madeira (figura 55) foram substituídas por lojas do tipo de *franchising*. A das “Roupas Feitas” também foi substituída, mas por outra loja do mesmo ramo de comércio de tipo tradicional. A loja dos Dois Amigos, era a que oferecia tecidos de melhor qualidade e preço, preferida, por isso, pela alta burguesia da Madeira e do Porto Santo. Apesar deste tipo de clientela, também não resistiu às mudanças de preferência tendo encerrado no ano de 2009, e sido ocupada, muito recentemente por uma loja de óptica. O mesmo aconteceu com a Casa Tavares, situada ao lado, e que tinha o mesmo tipo de clientes, com um atendimento muito personalizado e, mais recentemente, o Último Figurino.

O sistema comercial não foi suficientemente resiliente³⁹ para fazer as necessárias adaptações, levando ao encerramento das lojas e posterior venda a empresas que se adaptem às novas formas de distribuição, aos novos formatos das

³⁹ **Resiliência** é a capacidade de um sistema resistir e se adaptar a mudanças, mais ou menos bruscas, sem se desorganizar ou entrar em colapso (Domingues, 2011, p. 58).

lojas, de oferta de produtos e técnicas de venda. Isto não quer dizer que não subsistam lojas de comércio tradicional de sucesso, como as Casas Amorim, Africana, Mendonça, Minerva, todas localizadas no núcleo histórico da Sé, sapatarias, situadas, sobretudo, na Rua dos Tanoeiros e ruas periféricas e ourivesarias dispersas pelo centro da cidade. São lojas que subsistem porque têm uma clientela mais ou menos fixa, que ainda prefere um atendimento personalizado.

Nas novas lojas que vieram substituir o comércio tradicional, o que mais revolucionou foi a técnica de venda, a introdução do auto-serviço. A exposição da mercadoria à vista, com possibilidade de o cliente escolher livremente o produto, de tocar nos artigos e de se servir sem a intervenção directa do vendedor, leva a uma maior necessidade de comprar, de consumir. É esta técnica e o horário de funcionamento que fazem a diferença entre o comércio tradicional e o moderno e que levam a uma perda de clientes do primeiro, principalmente por parte da população mais jovem, e à existência de uma sociedade cada vez mais consumista. Além disso, a organização comercial das vendas a retalho tem posto em prática novas técnicas de *marketing* e de *design*, em função da diversidade de nichos, orientados para os novos estilos de vida. Há produtos e preços para todas as camadas sociais. Há campanhas de promoção ao longo de todo o ano, incentivando a compra sem necessidade, nem medida, aumentada pela facilidade de crédito.

Esta nova forma de perspectivar o consumo e os consumidores tem sido acompanhada de uma profunda mudança na concepção dos espaços e na diferenciação dos lugares, tanto no interior do Funchal como no resto da Região e que se reflecte no retrato actual da cidade, sem deixar de existir um comércio arterial que tem resistido às mudanças. Por exemplo, a Rua dos Tanoeiros viu reforçada a sua especialização em calçado, a Rua da Alfândega em mobiliário no troço mais próximo ao Mercado, enquanto o extremo ocidental desta mesma via dedica maior espaço às lojas de artefactos. Já a Rua dos Murças é ocupada, preferencialmente, pelas lojas de artefactos.

Esta análise permite-nos observar que, apesar de surgirem centros secundários na periferia do núcleo central e do desenvolvimento do comércio a retalho e dos serviços nas novas cidades, principalmente em Machico, que têm uma área de influência que abrange a população dos respectivos concelhos e arredores, o casco histórico do Funchal, que coincide com a freguesia da Sé, e algumas ruas adjacentes pertencentes a Santa Luzia, São Pedro e Santa Maria Maior, continua a ser o grande impulsionador do desenvolvimento da Região. Aqui se concentram serviços de nível hierárquico mais elevado e o comércio tradicional que está a dar lugar, aos poucos, ao comércio moderno. É nesta parte baixa da cidade, constituída por um tecido urbano fortemente consolidado, que se encontra a maior parte dos serviços públicos e privados. As Secretarias do Governo e Direcções Regionais, o Representante da República, os Correios, assim como a grande maioria dos consultórios médicos, as clínicas privadas, os cartórios de advogados, as sedes de empresas privadas localizam-se aqui e garantem um elevado número de empregos. Podemos ainda referir a Câmara Municipal, as sedes dos Bancos e a Presidência do Governo Regional.

A perda de residências no centro não implicou a perda de actividades e importância funcional, notando-se uma cada vez mais “turistificação” do centro, incluindo a zona velha da cidade. Apesar da concorrência dos centros periféricos protagonizada pelos centros comerciais, o núcleo central continua a deter os serviços de *standing* mais elevado e o maior número de empregos da Região, reflexo da concentração do comércio e dos serviços.

A Sé e as partes centrais das freguesias de Santa Luzia, de São Pedro e de Santa Maria Maior, concentram 14,5 mil empregos (36%)⁴⁰ do total do concelho. Segundo o mesmo estudo, toda a frente litoral do Funchal que se prolonga da Praia Formosa ao jardim Almirante Reis concentra quase metade do emprego da cidade (48%), ou seja, aproximadamente 19,5 mil empregos. É nesta zona que se concentra a maior parte dos hotéis de cinco estrelas. Estes dois conjuntos perfazem 84% dos empregos de todo o concelho.

⁴⁰ Estudos de Mobilidade do Município do Funchal – Relatório de Diagnóstico e de Orientação (2009)

Esta grande concentração de empregos na baixa do Funchal leva à entrada diária de grande número de viaturas e de pessoas.

No conjunto de residentes e de não residentes no concelho do Funchal são realizadas diariamente cerca de 205 mil viagens com destino no Funchal, das quais 138,5 mil são internas ao concelho, isto é, têm início e fim dentro do concelho do Funchal⁴¹. Destas viagens, 56% são pendulares, enquanto 17% destinam-se a lazer e compras e 11% são feitas para resolver assuntos pessoais.

É esta população nómada/sedentária que vive na periferia e trabalha no centro do Funchal, no comércio e nos serviços, quer na função pública, quer em empresas privadas, para além dos turistas e residentes, que alimenta o comércio do centro, embora com algumas quebras que tem muito a ver com a concorrência dos pólos periféricos que se desenvolveram mais próximo das áreas residenciais, onde há maior facilidade de estacionamento e onde é possível fazer compras aos sábados à tarde e aos domingos. O problema que se coloca, não é tanto o das migrações pendulares, que até alimentam o comércio do Funchal, mas o das viaturas que transportam essa população.

Ainda segundo o mesmo estudo feito pela Câmara Municipal do Funchal,⁴² entram diariamente na baixa, entre as sete da manhã e as 21 horas, cerca de 50 000 viaturas, através dos nós da cota 200.

Para além dos nós de entrada da Via Rápida à cota 200, temos ainda de contabilizar os automóveis que acedem ao centro da cidade através das Estradas Regionais, nomeadamente, a Estrada Conde de Carvalhal (9 200 viaturas), São Gonçalo (800), parte litoral de São Martinho (Estrada Monumental) - 3 700 viaturas, parte alta do Monte (300) e parte alta de Santo António (1000).

Este afluxo de viaturas ao centro do Funchal é um problema que a Câmara Municipal tenta resolver através de campanhas de sensibilização para a substituição do automóvel particular pelo transporte público com a criação do Mobiparque, já referido neste trabalho, e que oferece, por preços módicos, parques de

⁴¹ Estudos de Mobilidade do Município do Funchal – Relatório de Diagnóstico e de Orientação (2009).

⁴² *Idem*

estacionamento na periferia do Funchal, nomeadamente, no centro da freguesia de São Martinho, junto ao cemitério, em Santo António, no *Forum Madeira* e na Rua Bela de Santiago, aproveitando parques de estacionamento já construídos e que estavam com uma taxa de ocupação inferior a 50% e as carreiras urbanas com pouca ocupação.

Para além do excesso de viaturas que encham o centro do Funchal nos dias de trabalho, temos o problema do despovoamento do centro da cidade, com reflexos no movimento nocturno. De uma cidade cheia de vida durante o dia, passa-se para uma cidade morta logo que se aproxima a noite, após o encerramento do comércio e dos serviços. Os fins-de-semana dão conta de ruas vazias, só com algum movimento junto aos principais bares e restaurantes da Avenida Arriaga, parte dela encerrada ao trânsito.

Uma das formas de diminuir o fluxo de pessoas e de viaturas para o centro do Funchal seria o de desconcentrar alguns serviços públicos para outras cidades da Aglomeração Metropolitana. Por exemplo, em Câmara de Lobos poderia localizar-se a Secretaria do Ambiente, que engloba a Agricultura e as Pescas. Este concelho tem boa acessibilidade, tem um porto de pesca e uma área agrícola importante onde predominam as culturas da vinha e da banana, produtos de maior rentabilidade. Já para Santa Cruz poderia ser deslocada a Secretaria do Turismo e dos Transportes. É uma cidade porta, onde foi construído o aeroporto por onde entram todos os turistas, com excepção dos que viajam nos cruzeiros e que, de maneira geral, só estão um dia na Madeira. Estes serviços serviriam de âncora ao comércio e serviços privados de nível superior, nomeadamente os dos sectores das novas tecnologias e informática.

Em relação aos transportes públicos, deveria haver maior número de carreiras diárias, a várias horas do dia, que ligassem as diferentes freguesias periféricas do concelho do Funchal, sem ter de passar, quase obrigatoriamente, pelo centro.

Por outro lado, o centro do Funchal está a sentir a influência dos grandes centros comerciais e terá de planear o comércio em termos de mudança, estudar o perfil dos novos clientes, se quiser manter a vitalidade comercial e continuar a ter o carácter central e polarizador sobre as periferias envolventes. Têm ainda de considerar

que a distância deixou de ser o factor mais importante para aquisição de bens banais considerando a grande mobilidade populacional.

5. A nova imagem do centro do Funchal

Na sessão da Câmara Municipal do Funchal de 4 de Novembro de 1938 proíbe-se o trânsito de mulas e de bois na Rua dos Taneiros e no Largo dos Varadouros com o fim de haver uma maior higienização, nomeadamente na Rua da Alfândega (Lopes, 2008, p. 146).

No espaço de setenta anos, as mudanças no centro da cidade foram-se sucedendo em função do desenvolvimento das novas tecnologias e da elevação do nível de vida da população. A cidade das pessoas e dos animais de carga foi substituída, lentamente, quase sem darmos conta, pela cidade das viaturas públicas e privadas e da poluição atmosférica e sonora. Todos os espaços passaram a servir de parque de estacionamento para automóveis, a partir de meados até fins do século XX.

Actualmente, depois de décadas em que o automóvel é o elemento principal da estruturação urbana, defende-se a uma nova forma de “fazer” a cidade. A necessidade de adaptar a cidade às novas exigências urbanas e aos níveis de conforto e de funcionalidade que o progresso técnico e económico reclama leva à transformação do centro da capital da RAM.

Há uma reformulação das áreas interiores com novas formas de apropriação do espaço.

Em termos demográfico-social, há um esvaziamento populacional na área central que se deve ao envelhecimento da população e à fuga das famílias jovens para a periferia, enquanto se assiste ao fenómeno de gentrificação, com a fixação de novas famílias de nível social mais elevado, em áreas que tiveram uma reabilitação ou renovação urbana. Ao mesmo tempo surgem novos pólos na periferia da cidade. A diminuição de fogos no centro é substituída por escritórios e comércio, processo conhecido por terciarização e responsável pela diminuição do número de residentes e

aumento dos movimentos pendulares em direcção ao centro. De um lado há grupos favorecidos, activos ou reformados e residências só ocupadas temporariamente como a habitação secundária e, do outro lado, imigrantes, idosos de fracos recursos, muitas vezes na situação de reformados, ou casais jovens que ocupam casas antigas ou degradadas, ou habitações sociais.

Nas novas formas de apropriação do espaço, o desenvolvimento dos transportes e das comunicações contribuiu para libertar muitas actividades da necessidade de localizações centrais, nomeadamente, unidades industriais e de grossistas, deslocando-os para áreas periféricas. A libertação de espaços no centro levou à degradação de muitos edifícios, mas constituiu uma oportunidade para a renovação e requalificação urbanas, em função das mudanças de paradigmas sociais e funcionais da sociedade. Estas alterações têm tido impactos na morfologia urbana, na forma de organização dos espaços, de acordo com as orientações ao nível do ordenamento do território e do urbanismo que procuram ajustar-se às necessidades, tendo em conta as realidades territoriais, ambientais, sociais, económicas e culturais.

Tem havido a preocupação, por parte da edilidade local, de devolver os espaços públicos aos peões, dentro do casco histórico da cidade, tentando afastar as viaturas privadas e os transportes públicos e fechando muitas ruas ao trânsito (figura 56). As serrações, as oficinas de reparação de automóveis e a maior parte do comércio grossista saíram do centro, diminuindo os engarrafamentos nas horas de carga e de descarga. Os autocarros deixaram de poder circular no centro da cidade, com excepção da Rua 31 de Janeiro e 5 de Outubro, paralelas à Ribeira de Santa Luzia, vias de penetração do litoral para o Monte e zonas altas de São Roque e nas estradas que ladeiam a Ribeira de João Gomes que dá acesso à zona leste e às paralelas à Ribeira de São João.

O Largo do Município, a parte central da Avenida Arriaga, Avenida do Mar, junto ao cais e o Campo de Almirante Reis, que serviam de estacionamento nas décadas de setenta e oitenta, passaram a ser espaços para os transeuntes, havendo como alternativa a criação dos parques de estacionamento na periferia do centro. Parte da Avenida Arriaga foi fechada ao trânsito, alargando a área de passeio e de

lazer, assim como alguns troços da Rua da Carreira, da Rua de Santa Maria, as que circundam a Sé e as que se situam a sul do Largo do Município (figura 56).

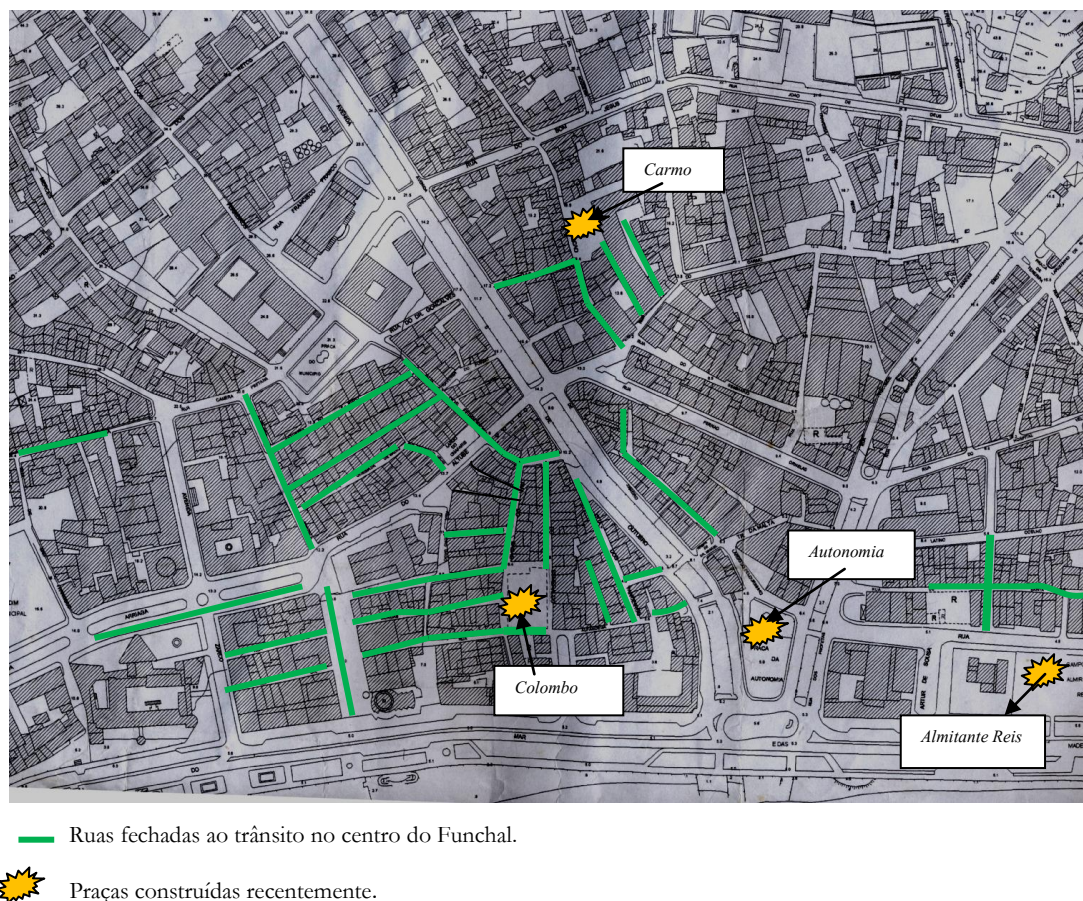


Figura 56 - Ruas fechadas ao trânsito no centro da cidade do Funchal (elaboração própria).

Tem sido preocupação da Câmara Municipal do Funchal e do Governo Regional a renovação e requalificação urbana, de áreas degradadas, sem esquecer a questão ambiental e de lazer, e que passa pela criação de novas áreas verdes, novas praças, embelezamento das ruas, criação de esplanadas nas ruas fechadas ao trânsito, sempre com a preocupação de higiene, limpeza e menor poluição atmosférica. Esta criação de espaços com qualidade de vida tem a ver com a nova forma de governança nas áreas urbanas que tem em conta, não só o turismo, mas o estilo de vida da população que vive em apartamentos. Estas têm mais necessidade de espaços públicos e áreas de lazer onde possam passear, onde os filhos possam brincar, jogar à bola, andar de bicicleta. São os únicos espaços livres que possuem, espaço de todos, contrariamente

aos que habitam numa residência unifamiliar, com um quintal, por mais pequeno que seja.

Em termos de comércio, a presença de casais jovens atrai as lojas de roupa de marca e estilo jovem mas também as unidades de preços acessíveis, as de artigos e equipamentos de desporto, enquanto os turistas favorecem o desenvolvimento do comércio de artigos regionais, dos vinhos ao artesanato. Os idosos preferem as áreas de lazer, as esplanadas, os jardins públicos onde podem descansar, não dando muita importância ao comércio. Os novos estilos de vida, o nível de vida mais elevado e o aumento dos níveis de escolarização e de cultura, para além da maior mobilidade, levam à expansão da restauração, dos espaços de lazer e de actividades culturais.

No domínio das actividades de lazer há uma organização sucessiva de eventos no centro da cidade, em diferentes ruas, a fim de promover o comércio de rua, principalmente o de restauração e de bebidas, a que se associa a diversificação de espectáculos, de que são exemplos as festas da Sé no mês de Maio (Ruas da Queimada de Cima e de Baixo e na Rua do Bispo), os arraiais dos Santos Populares no mês de Junho (Rua das Hortas, Praça do Carmo e algumas ruas transversais), a semana gastronómica do atum (Zona Velha da cidade) no mês de Julho.

Associada à renovação e requalificação urbana, o clima ameno permite percorrer a cidade, mesmo em épocas mais frias, efectuar compras, sentar-se nas esplanadas ao ar livre nas principais avenidas, ou, simplesmente, percorrer a avenida marginal e observar os transatlânticos que visitam esta ilha, cada vez em maior quantidade, já não havendo espaço no porto para a grande procura. O movimento de turistas no centro ainda acentua mais a dinâmica e atractividade da cidade.

Um estudo do Observatório Europeu *Urban Audit (2007)* indica o Funchal como a 5ª cidade europeia com maior área verde (102 metros quadrados por habitante), e a primeira a nível nacional (Coimbra está em segundo lugar com 19 metros quadrados de área verde por habitante). Estes números abonam a favor da qualidade de vida que se respira no centro do Funchal, muito diferente da das décadas de setenta e oitenta em que havia muito mais poluição provocada, sobretudo, pelos autocarros e camiões

que atravessava a cidade do Funchal. Na época de laboração da Fábrica do Torreão, mais conhecida pelo engenho do Hinton, de cana-de-açúcar, que se localizava na Rua 31 de Janeiro, onde hoje foi construído um jardim, o Jardim do Torreão, os níveis de poluição eram muito superiores. Para além do número de camiões que circulava naquela área, na Cruz Vermelha, e que descia a Rua dos Ferreiros, rua estreita que nem passeio tinha para a circulação das pessoas, ainda havia as cinzas que diariamente emanavam da grande chaminé (que ainda lá se encontra) e que caíam sobre toda a cidade.

Estas iniciativas têm tido reflexos positivos no investimento privado, na construção de apartamentos e escritórios no centro da cidade que, na maior parte das vezes, são adquiridos por pessoas com maior disponibilidade financeira, uma vez que o preço do metro quadrado de terreno é elevado, sem deixarem de existir as lojas de comércio, muitas delas em regime de *franchising*. Entre 2001 e 2008 foram aprovadas 1200 novas habitações no centro histórico e zonas limítrofes, foram construídos alguns hotéis no centro da cidade e a actividade comercial, apesar da concorrência dos novos centros, é a que mais dinamiza a capital da Região.

Apesar de reconhecermos que muito tem sido feito no centro da cidade, ainda há muitos prédios degradados à espera de renovação, podendo alguns deles ser ocupados por habitação social, como forma de atrair população jovem para o centro.

Um dos projectos que está em curso e que merece ser referido pela posição central que ocupa é o Plano de Pormenor do Castanheiro, que se situa junto à Praça do Município. É um investimento totalmente privado, na ordem dos 43 milhões de euros, que, a ser concretizado, irá revitalizar uma área central de dimensão considerável, cujos edifícios, com raras excepções, estão muito degradados. Este Plano abarca uma área de 16 mil metros quadrados de habitação, um hotel de cidade com cerca de 7 mil metros quadrados e uma área comercial na ordem de 17 mil metros quadrados. Inclui ainda uma praça central com uma superfície idêntica à do Largo do Município e um parque de estacionamento para cerca de 150 viaturas. Segundo o Vice-Presidente da Câmara Municipal do Funchal, este projecto, a ser levado avante, reduzirá muito o

despovoamento do centro da cidade e terá efeitos multiplicadores na economia da cidade.

A Zona Velha da cidade é outra área que, devido à posição central que ocupa, merece um estudo cuidado tendo em vista uma futura intervenção. Apesar de ser qualificada como área turística por excelência, e de terem aberto muitos bares e restaurantes, a reabilitação dos prédios para fins de residência não deve ser descurada, para atrair população jovem para este espaço da cidade e dar mais qualidade de vida à população envelhecida que aí habita.

6. Funchal - Cidade Região?

A supremacia da cidade do Funchal sobre toda a Região, incluindo as cidades inseridas na Aglomeração Metropolitana e as áreas rurais, demonstrada ao longo deste estudo, conduz ao conceito de cidade-região que, segundo a **Política de Cidades Pólis XXI (2007 – 2013)**, “é um espaço funcionalmente estruturado por uma ou várias cidades e envolvendo uma rede sub-regional de centros e de áreas de influência rurais”.

Scott (2001, p. 4) indica que “City-region development is arguably most common where at least some these territorial units are already strongly urbanized and where there is some tendency to spatial polarization within any given set”. De entre os vários exemplos de formas de cidade-região o mesmo autor indica que “thus, one particularly recurrent form is exemplified by the basic figure of a central metropolitan área with a interland of variable extent comprising less densely developed ancillary territory”. Este exemplo pode ser complementado com a definição dada por Ferrão (2006) e já referida neste estudo (p. 68): “a cidade-região ocorre onde a cidade é integrada na área envolvente”⁴³.

⁴³ www.jornaldofundao.pt – edição: 7/27/2006.

Segundo o conceito acima referido de cidade-região e, a exemplo da Terceira Itália, localizada a nordeste e norte da Itália⁴⁴, que pode ser interpretada como uma cidade-região (Scott *et al*, 2001), podemos considerar a existência de uma cidade-região na Região Autónoma da Madeira constituída pela Aglomeração Metropolitana e áreas envolventes e que denominamos neste estudo por Funchal - Cidade Região, pela supremacia que esta cidade exerce sobre toda a Região.

A Cidade-Região do Funchal, ocupa uma pequena área, quando comparada com outras, o que não invalida a sua importância num território insular. Scott *et al* (2001) entende que uma cidade-região pode ter uma dimensão variável, pelo que entendemos que a sua pequena área não pode ser obstáculo à sua não inclusão no conjunto das cidades-região.

Aplicando a definição dada pela Política de Cidades Pólis XXI, já referida neste capítulo, a **Cidade-Região do Funchal inclui um núcleo central, dentro da Aglomeração Metropolitana e a área envolvente, constituído por uma rede sub-regional de centros urbanos e de áreas rurais** (figura 57). Diferencia-se da Aglomeração Metropolitana porque inclui, para além desta, toda a área envolvente que está sob a sua influência.

A exemplo do que se passa com as cidades, é difícil a delimitação da cidade-região. No caso da Madeira, podemos afirmar que a Cidade-Região coincide com a própria Região, que inclui as ilhas da Madeira e do Porto Santo.

Em linhas gerais, o Funchal - Cidade-região, formou-se e aumentou a sua competitividade ao longo do tempo, pela sua expansão a partir do núcleo central, através de uma topologia centro/periferia, e pela sua interligação com todos os lugares segundo uma rede reticular, através do desenvolvimento das redes de

⁴⁴ A chamada **Terceira Itália**, localizada no nordeste e norte daquele país, é tida como uma das regiões mais prósperas da Itália. O que chama a atenção dos estudiosos é o facto de essa região, considerada deprimida até o segundo quartel do século XX, ter conseguido alavancar-se via modernização dos sectores tradicionais como vestuário (confeccções), móveis, calçados, curtumes, tecidos, entre outros, organizados por pequenas e médias empresas familiares, com estrutura flexível e cooperação setorial, via, por exemplo, consórcios para pesquisa e qualificação de mão-de-obra (Arrais, 2009).

transportes e, mais recentemente, das novas tecnologias de informação e de comunicação.

Este crescimento reticular não retirou importância ao núcleo central que continua a concentrar o grande poder político, económico e financeiro da Região.

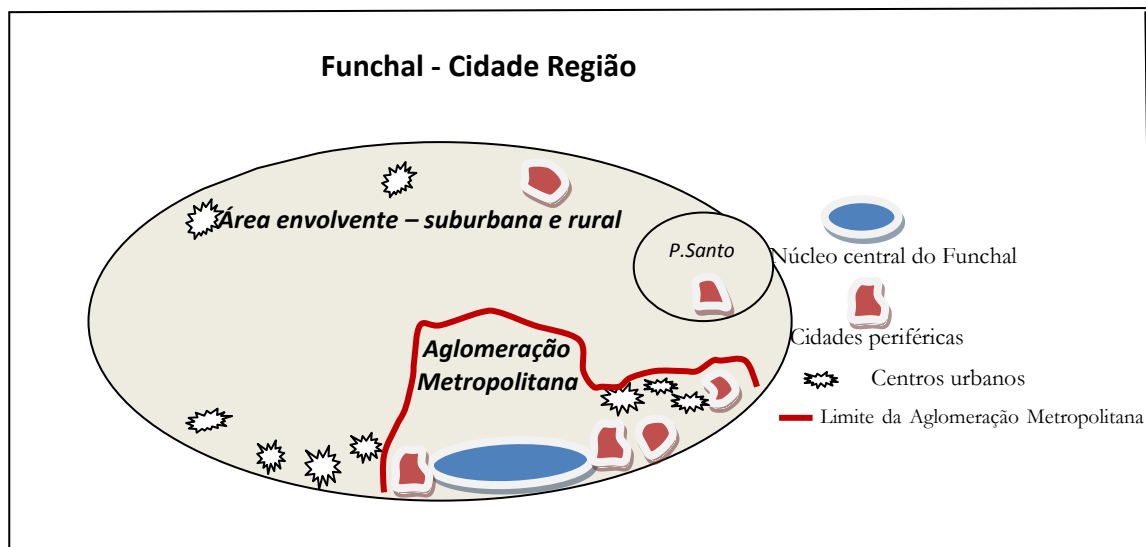


Figura 57 – Esquema da Cidade-Região do Funchal (elaboração própria).

A presença do sistema reticular provocado pelas grandes obras públicas de infra-estruturas viárias, que deveria subverter a tradicional relação hierárquica entre o Funchal e as restantes localidades e solucionar as assimetrias regionais, fez concentrar, ainda mais, todo o desenvolvimento no centro da cidade, dando-lhe maior hegemonia. Aqui confluem as principais estradas da Madeira. É o núcleo central da cidade que apresenta uma oferta especializada, de *standing* mais elevado, que comanda a hierarquia do sistema e oferece bens e serviços para toda a Região. É uma estrutura comercial e de serviços muito centralizada. Apesar de terem sido criados pólos de desenvolvimento na periferia do centro, continuam a não existir níveis intermédios, o que se relaciona com a **forte macrocefalia da capital regional**.

Esta macrocefalia reflecte-se no diferente poder de compra *per capita*, por concelho (gráfico 49). Já em 1993 há uma grande disparidade de valores entre os concelhos. Nesse ano, todos eles tinham um poder de compra *per capita* inferior a 35, com excepção de Santa Cruz (43,32), Porto Santo (50,57) e o Funchal (103,62).

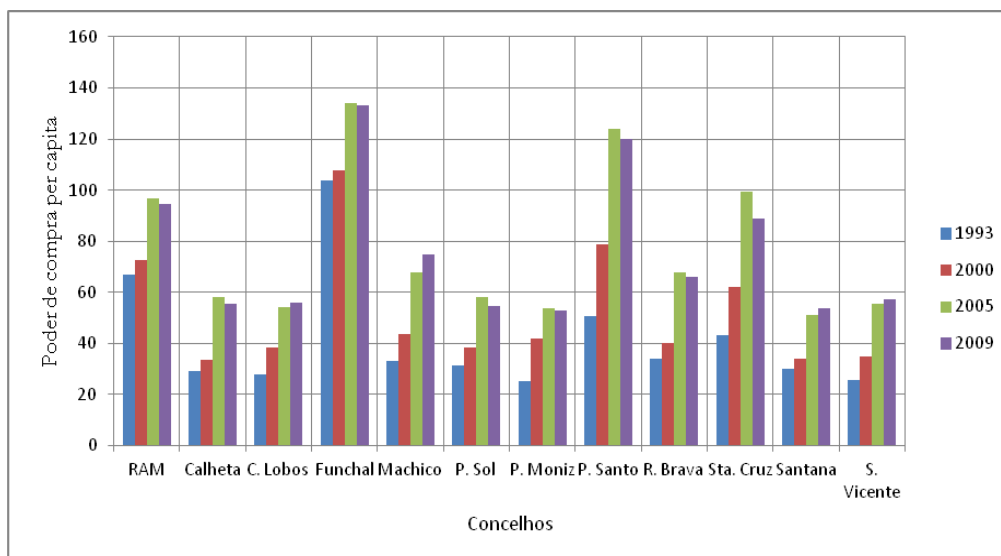


Gráfico 49 - Poder de compra per capita, por concelho, na RAM, entre 1993 e 2009.
Fonte: INE, Estudo sobre o poder de compra concelhio.

Entre 1993 e 2005 registaram-se aumentos sucessivos no poder de compra *per capita* em todos os concelhos. Em 2009 todos os municípios apresentavam um poder de compra superior a 50, continuando, no entanto, os da encosta norte e os da encosta sul ocidental (com exceção da Ribeira Brava) e Câmara de Lobos a apresentar os valores mais baixos (inferiores a 60). O Funchal e o Porto Santo apresentaram um poder de compra *per capita* superior a 120. No entanto, é de salientar que entre 2005 e 2009 só houve aumento do poder de compra em Machico, Câmara de Lobos, São Vicente e Santana, sendo Machico o que teve maior aumento (7,01).

A realidade macrocéfala da cidade do Funchal, que se acentuou nos últimos anos, é resultado de uma política de ordenamento e desenvolvimento do território que foi perspectivada segundo duas vertentes, à partida parecendo antagónicas, mas que se complementam, quando englobadas numa visão sistémica:

- ✓ Levar o desenvolvimento a todos os lugares da Região;
- ✓ Expandir a área de mercado além fronteira, no âmbito de uma economia global, o que pressupõe reforçar a importância do Funchal no contexto regional.

Esta vontade política de desenvolver a Região foi-se concretizando, a partir da década de oitenta do século XX, com a distribuição de infra-estruturas, nomeadamente água, electricidade, saneamento básico e a construção de escolas secundárias, centros de saúde e infra-estruturas desportivas em todos os concelhos, contribuindo para aumentar o nível e qualidade de vida da população. É de salientar que esta política de equidade está contida no Objectivo Estratégico 4 do PNPOT: “Assegurar a equidade territorial no provimento de infra-estruturas e de equipamentos colectivos e a universalidade no acesso aos serviços de interesse geral, promovendo a coesão social”, o que indica que as políticas do Governo Regional seguem as linhas actuates da política nacional.

A grande aposta do Governo na construção das novas redes viárias, já nos fins da década de noventa do século XX e inícios do século XXI, veio alterar a dinâmica organizacional e funcional da Região. A distribuição territorial da rede viária e a massificação da utilização do automóvel facilitou a mobilidade populacional e de mercadorias, aumentando a proximidade física e alterando a proximidade relacional. Mas, apesar da importância da nova rede viária, associada ao desenvolvimento das novas tecnologias, descuroou-se o estudo aprofundado dos impactos que essas obras trariam na organização, crescimento e desenvolvimento do território, não considerando as consequências (positivas e negativas) que a maior acessibilidade traria, em termos de aumento da mobilidade populacional e funcional.

O Plano de Ordenamento do Território da RAM (ratificado em 1993) e o PDM do Funchal (1997), não fazem referência a estas infra-estruturas, até porque entraram em vigor em anos anteriores. Apenas o PDM do Funchal refere num dos seus objectivos “satisfazer as necessidades do Concelho a nível das acessibilidades e dos sistemas de transportes”, mas não considera a interligação aos outros concelhos. Digamos que há uma visão local, mas não regional e, muito menos nacional e transaccional. Há uma falta de visão prospectiva nestes planos.

Os PDM dos restantes concelhos da ilha da Madeira, aprovados entre 2002 e 2005, portanto, numa época muito recente, já com a Via Rápida inaugurada e as Vias

Expresso em construção, não dedicam nenhum dos pontos ao impacto das vias estruturantes e de outras obras construídas pelo Governo nas orlas marítimas (e que são um contributo para o desenvolvimento desses lugares), tendo conhecimento, contudo, que o atravessamento das novas vias de comunicação nesses concelhos, alterava toda a estrutura espacial e poderia criar novas dinâmicas económicas e sociais. Neste aspecto, estamos de acordo com Ascher (1998, p. 140), quando afirma “que os documentos de planeamento e de urbanismo transformaram-se para numerosos presidentes de câmaras municipais em pesadas carcaças, susceptíveis de refrear as suas iniciativas de atracção de criadores de empregos e dos investidores imobiliários (...)”, à qual podemos acrescentar, contudo, que este problema acontece quando os Planos são mal delineados, à revelia da realidade existente e previsível de cada concelho.

Ao analisarmos os PDM ratificados já no século XXI, verificamos, por exemplo, que todos são idênticos nos seus objectivos, na sua estrutura e até conteúdos, só diferindo nos nomes dos lugares, o que é negativo atendendo a que todos os concelhos são realidades diferentes. Apenas Santa Cruz aprofunda um pouco mais os objectivos, porque é neste concelho que se localiza o aeroporto. Nestes PDM, só no capítulo VI (que se refere à caracterização dos espaços), há uma leve referência aos **espaços-canaís**, no artigo 26º, ponto 4: “os espaços-canaís são constituídos pelos corredores eixos espaciais, destinados à implantação preferencial das grandes infra-estruturas de transporte de interesse regional e incluem aeroportos, as vias de comunicação, as redes de alta tensão, as grandes adutoras, os colectores de drenagem de esgotos, colectores emissários, as levadas, os pipelines, os exudores submarinos, os cabos de telecomunicações intercontinentais e a rede de acessos públicos à praia”. A análise deste ponto permite concluir que os referidos PDM foram feitos à medida de todos os concelhos, de forma geral, donde vem a necessidade que os Presidentes das Câmaras Municipais sentem de alterar os PDM, passados pouco mais de três anos, como aconteceu, por exemplo, com os concelhos da Ponta do Sol, Machico e Câmara de Lobos. A justificação dada pelo edil de Câmara de Lobos (ano de 2007) é explícita quanto à necessidade da revisão do PDM:

“Foi considerando a possibilidade de revisão que surgiu o presente **relatório ao Plano Director Municipal**, o qual decorre precisamente porque **ao fim de três anos de aplicação do mesmo** constatou-se que algumas das opções defendidas vieram a revelar-se insatisfatórias, quer ao nível das categorias de solo definidas, quer ao nível das normas regulamentares, quer na definição de objectivos de desenvolvimento para o concelho, quer ainda na compatibilização do Plano Director Municipal com algumas disposições legais e regulamentares, algumas já em vigor à data da sua ratificação. **Considerando o desajustamento do Plano Director Municipal, legalmente instituído, face às actuais condições do mercado e mesmo face às dúvidas existentes quanto ao sistema de infra-estruturas viárias, onde se incluem os traçados definitivos da rede viária estruturante (municipal e regional) actualmente em fase de conclusão, ou em fase de início de obra como é o caso da Via Rápida de Ligação ao Estreito de Câmara de Lobos e Jardim da Serra**, foi entendido reequacionar o enquadramento do município no contexto de desenvolvimento sustentado de toda a Região Autónoma da Madeira e de através de mecanismos de regulação encontrar soluções que resolvam o problema”.

Este extracto do relatório, que justifica a necessidade de revisão do PDM do concelho de Câmara de Lobos, indica as suas principais lacunas e, ao mesmo tempo, permite detectar uma nova visão de planificação e ordenamento do território, um olhar prospectivo e não reactivo, não isolado do contexto regional.

Nesse mesmo relatório, algumas das alíneas das Bases Programáticas evidenciam esta evolução que consideramos muito positiva, porque para além de identificar as futuras obras, já toma em consideração estudos elaborados pelo Governo Regional, o que demonstra a inter-relação existente entre as instituições públicas:

- “a) Identificação e definição dos elementos estruturantes do território incorporando os novos eixos de acessibilidade, nomeadamente a Via Rápida de Ligação ao Estreito de Câmara de Lobos e Jardim da Serra;
- b) Fixação dos traçados das vias estruturantes concelhias tendo por base os estudos de anteprojectos já elaborados pelo Município e pelo Governo Regional.”

Para além dos aspectos referidos, há ainda a preocupação de criar mecanismos que promovam o desenvolvimento do concelho:

“d) Reforço de mecanismos que promovam a atracção de actividades e entidades empregadoras, concertando acções que promovam a atractividade de empregadores especializados.”

Através deste relatório é previsível que a revisão do PDM de Câmara de Lobos seja feita de forma mais coerente, mais de acordo com a realidade camaralobense que o anterior, tendo como principal objectivo o desenvolvimento integrado deste concelho, no contexto regional.

Será desejável que este e outros Planos assentem em estudos feitos sobre os impactos que a rede viária e a utilização massificada do automóvel particular tem sobre o ordenamento e desenvolvimento do território, o que permitiria considerar as mais-valias que poderiam ser canalizadas para os respectivos concelhos, quer de carácter económico, quer social. Não podemos esquecer, contudo, que, e de acordo com Domingues (2011, p. 27), “uma estratégia para o território não decorre do cumprimento (impossível) de todas as estratégias sectoriais, nem é líquido que cada visão sectorial na forma como problematiza ou regula aquilo que lhe compete, integre os efeitos colaterais que provoca noutras.” Isto porque, todos os elementos que constituem um território são parte integrante de um sistema e que, a alteração de um, quer seja provocada por forças endógenas ou exógenas, leva, necessariamente, à alteração de outros.

Já vimos neste estudo, que as redes viárias trouxeram maior desenvolvimento aos lugares mas, ao darem mais mobilidade à população, canalizaram para o Funchal todos os serviços especializados, as sedes de empresas, os escritórios de advogados, médicos especializados, o que teve, como consequência, uma maior oferta de empregos, bem visível pelo número de entradas diárias de população no centro do Funchal, já referido neste estudo, e uma maior expansão da área suburbana do Funchal e das cidades limítrofes, principalmente o Caniço, dormitório do Funchal. A área de influência do Funchal que sempre se estendeu por todo o arquipélago, sai

reforçada com a construção da nova rede viária, transformando-se, assim, numa cidade-região.

Mas surge a questão: Esta maior importância dada à cidade do Funchal será positiva ou negativa para o desenvolvimento da Região?

Em muitos países, as políticas dos governos, numa perspectiva de participação mais activa no espaço europeu e no espaço global, dão **maior importância às cidades mais desenvolvidas do seu país, da sua região, adoptando políticas diferenciadas para as pequenas cidades e para o mundo rural**. Assim são estabelecidas relações mais sólidas com o global e relações com outras cidades e regiões periféricas, mas podendo enfraquecer as relações internas. Esta estratégia tem a sua razão de ser. As cidades mais desenvolvidas são as mais capazes para acrescentar riqueza à região e ao País e por isso, devem ser ainda mais impulsionadas oferecendo-lhes melhores infra-estruturas e maior capacidade para se desenvolverem.

Nesta perspectiva, a realidade macrocéfala da cidade do Funchal, na perspectiva de cidade-região, poderá ser importante para o desenvolvimento da economia local, dentro de uma visão sistémica, o que está de acordo com os objectivos definidos na **Política das Cidades Polis XXI, “de dotar o conjunto de cada cidade-região de um maior potencial de desenvolvimento”**.

No âmbito da política das cidades, o Funchal deverá seguir uma orientação com base nas suas especificidades e características próprias, que poderão contribuir para o enriquecimento e troca de experiências com outras cidades de outras regiões, principalmente as que se posicionam na mesma categoria hierárquica a nível nacional, como Braga e Coimbra, e europeias, considerando as suas complementaridades e sinergias. **De acordo com esta perspectiva, deve ser dado ao núcleo central da cidade-região, como pólo principal, todas as infra-estruturas necessárias ao seu desenvolvimento, segundo o Princípio de Subsidiariedade**. Só desta forma é possível a Cidade-Região do Funchal poder articular-se com outras, na qualidade de principal

motor regional, exercendo a sua influência como um pequeno pólo no âmbito da economia global inserido na plataforma territorial das Regiões Ultraperiféricas (RUP). Seguindo esta linha, é justificável que o Plano de Ordenamento Turístico da RAM, (POT) enuncie, como um dos conceitos básicos para o modelo territorial da Madeira, **“posicionar o Funchal como o grande centro urbano-turístico da Madeira e a principal porta de articulação com o mar e com a ilha”**. O mar poderá ser visto como o elo de ligação a outros países, dentro do espaço transaccional. Neste caso, o desenvolvimento turístico terá o efeito de *crowding out*, tendendo a provocar o desenvolvimento noutras actividades a elas relacionadas, como tem acontecido em várias regiões vocacionadas para o desenvolvimento turístico.

É de salientar o ponto 1 do objectivo estratégico 2 do PNPOT, que pretende afirmar a dimensão atlântica do País, **“consolidando o papel estratégico das Regiões Autónomas como plataformas intermédias entre o continente europeu e os continentes americano e africano”**, o que vem justificar o interesse em fortalecer, ainda mais, a Cidade-Região do Funchal nos aspectos económicos e financeiros, dentro de uma visão de economia global.

A principal fragilidade, que é comum à maior parte das ilhas, prende-se com a grande dependência da Região em relação aos meios de transporte marítimos e aéreos, o que faz com que qualquer crise política ou energética que se passe a nível mundial ou nacional se reflita directamente na economia da Região, em particular no sector turístico.

O movimento dos portos do Funchal e do Caniçal para embarque e desembarque de população e de mercadorias, respectivamente, e o aeroporto desempenham, por isso, um papel fundamental no desenvolvimento da Região, sobretudo na cidade do Funchal, considerando a sua grande centralidade.

Como conclusão, consideramos que o **Funchal – Cidade-Região** assumiu-se como centro de decisão política, económica e financeira, bem como pólo de difusão de

conhecimentos e inovação e que a interligação a todos os outros centros urbanos madeirenses através de uma rede reticular contribuiu, no contexto de uma visão sistémica, para o desenvolvimento e enriquecimento de todos os lugares. É esta visão sistémica que deverá estar na base de todos os estudos de planeamento.

Conclusão

A localização geográfica da Região Autónoma da Madeira, a sua pequena superfície e as características orográficas e climáticas têm condicionado, ao longo do tempo, o seu desenvolvimento económico. A estes factores teremos de associar a insularidade, a grande dependência do mercado externo e os elevados custos dos transportes marítimos e aéreos bem como a sua frequência.

Sendo a RAM um arquipélago, o sistema de transportes marítimos e as infra-estruturas portuárias a eles associados assumem um papel fundamental em termos de garantia do abastecimento da Região em condições adequadas de segurança, regularidade e qualidade.

A construção e ampliação do porto do Funchal e dos aeroportos da Madeira e do Porto Santo e a abertura das novas vias de comunicação internas – Via Rápida e Vias Expresso – foram etapas de desenvolvimento que se reflectiram no acréscimo do turismo, na mobilidade da população, quer rural, quer urbana, e numa maior coesão territorial.

O transporte aéreo encolheu as distâncias entre a Região, os Açores e Portugal Continental e todos os outros países do mundo. Permitiu um alargamento da área do mercado regional, abriram-se novas portas e perspectivas ao comércio nacional e internacional e um maior desenvolvimento do turismo. O sentimento de isolamento diminuiu.

Ao nível interno, o reforço dos principais eixos estruturantes de acessibilidade rodoviária, desenvolvido a partir do ano 2000, criou uma nova malha do território madeirense com novas centralidades e um estreitamento das distâncias tempo, criando condições para o desenvolvimento de um sistema reticular, em que há interligação entre todos os centros urbanos e áreas rurais periféricas. Deste modo, a topologia reticular sobrepõe-se à topologia centro/periferia.

A construção e distribuição de infra-estruturas básicas e a criação de equipamentos de âmbito cultural, desportivo, de saúde, de segurança social, da rede

escolar e dos CTT por todo o arquipélago, necessárias a uma melhor qualidade de vida da população residente, contribuíram para uma maior equidade entre os lugares. Reduziu-se drasticamente a população activa no sector primário, o emprego nos serviços aumentou, a Região tornou-se mais homogénea mas não conseguiu fixar a população nas áreas rurais. Estas despovoam-se e envelhecem, enquanto crescem as áreas suburbanas e periurbanas da cidade do Funchal, em população, famílias e alojamentos. Como consequência houve um acréscimo da intensidade dos fluxos pendulares, congestionamento do tráfego durante a maior parte do dia e aumento da hegemonia da cidade do Funchal.

Este crescimento periférico não se fez sempre no mesmo sentido ao longo do tempo. Foi uma expansão feita por ondas, com direcções que se foram alterando em função de paradigmas sociais e económicos, enquanto o seu centro se tornou, pelo menos até 2001, num lugar cada vez menos atractivo para a fixação da população.

A edilidade funchalense tendo noção do problema, iniciou o processo de reabilitação das áreas degradadas da cidade e a criação de mecanismos para maior utilização do transporte público. Esta política já está a dar os primeiros resultados. Entre 2001 e 2011 a freguesia da Sé, a mais central da cidade, aumentou em 24% a sua população residente (mais 8 054 habitantes).

O centro histórico da Sé e áreas adjacentes, para além do acréscimo populacional, concentram grande parte dos serviços especializados e as empresas que apostam na inovação e no conhecimento, sendo o principal pólo dinamizador da economia regional e de interacção com outras regiões. A concentração de funções especializadas cria bolsas de emprego qualificado, atraindo população jovem e gerando mais rendimentos.

O efeito polarizador do núcleo central introduz problemas de iniquidade territorial mas, ao mesmo tempo, poderá ser uma fonte de eficácia económica que se pode repercutir favoravelmente, sobretudo, no conjunto da economia regional e nacional. O Funchal é a única cidade da região que está mais voltada para o exterior e

tem maior capacidade de relacionamento económico/financeiro com o todo nacional, sem se notar, contudo, complementaridades ou sinergias entre esta urbe e as de nível hierárquico mais baixo e, tão pouco entre estas, talvez devido ao desempenho centralizador do Governo Regional. As complementaridades, a existirem, fazem-se entre freguesias do mesmo concelho, embora se comece a observar esforços de um trabalho conjunto, ao nível do turismo, entre os municípios da encosta norte da Ilha da Madeira.

Todos os factores apontados contribuem para que o **Índice de Primazia** do Funchal seja muito elevado mas, ao mesmo tempo, que se assista a um maior fortalecimento dos principais centros urbanos da Aglomeração Metropolitana, principalmente Machico, em termos de comércio, e do Caniço e Câmara de Lobos em número de residentes. Estas cidades, poderão, a médio prazo, actuar como “motor” de desenvolvimento territorial das áreas suburbanas e rurais envolventes se conseguirem atrair investimento privado, criando alguma indústria de ponta, apostando na criação de mais postos de trabalho assente numa ligação em rede, tentando aproveitar as sinergias e complementaridades de cada uma delas e as bacias de mão-de-obra, a maior parte dela concentrada no Caniço.

A aposta na elevação a cidade da vila de Santana, localizada na encosta norte da Madeira, numa tentativa de descentralização e de maior coesão com os territórios envolventes, onde se procura implementar uma política de complementaridade na provisão de equipamentos, bens e serviços, é uma questão fundamental para as áreas rurais em contextos de baixa densidade. Os resultados preliminares dos censos de 2011, contudo, demonstram que continua a existir o processo de despovoamento dos concelhos da encosta norte da ilha da Madeira e do concelho da Calheta, na encosta sul ocidental.

O Porto Santo teve um maior desenvolvimento na última década provocado, sobretudo, pela introdução do novo transporte marítimo – *ferry-boat* e pela criação de infra-estruturas relacionadas com o turismo.

A nova dinâmica territorial observada na RAM, comum a muitas outras regiões, não estava perspectivada em nenhum plano de ordenamento do território. Estes eram elaborados de forma rígida, irrealista, não havendo espaço para a definição de estratégias de desenvolvimento face à cada vez maior velocidade com que os factos acontecem, atendendo à difusão rápida das novas tecnologias. Os Planos, para terem utilidade e não serem eles próprios causadores de problemas, têm de ser flexíveis e adaptados ao contexto local e regional. Cabe ao poder público, através dos seus gestores e dos planos de Governo, produzir condições para que o planeamento urbano se faça de forma correcta e os privados tomem consciência de que essas regras e orientações são para serem cumpridas, partindo do princípio que, da parte do Governo, os objectivos são os melhores para a Região.

Observamos, por conseguinte, que **as políticas de equidade territorial e o princípio de subsidiariedade presentes nos programas governamentais de ordenamento do território da RAM, são dois vectores importantes para o desenvolvimento da Região, havendo complementaridade entre eles, confirmando-se a tese que tínhamos por objectivo demonstrar de que o aumento das acessibilidades e o desenvolvimento da rede urbana veio reforçar, ainda mais, a polarização da cidade do Funchal com os consequentes problemas resultantes da aglomeração sem haver, contudo, uma perda de desenvolvimento dos outros centros urbanos da Região.** O desenvolvimento do Funchal permitiu que esta cidade ascendesse no sistema urbano nacional, assumindo o estatuto de cidade média e competindo o 3º lugar (fora das Áreas Metropolitanas) com a cidade de Braga, tanto em população como em desenvolvimento, ultrapassando Coimbra.

Podemos questionar: quais das políticas (de equidade ou de desempenho) deverá ser prioritária para um maior desenvolvimento da região.

Se, por um lado, é necessário dar condições de desenvolvimento a todos os lugares, atendendo às questões quantitativas de alojamento, de solo e de infra-estruturas, por outro lado, tem de ser dado ao Funchal e à área envolvente condições de competitividade, sobretudo no espaço nacional e europeu.

Estamos convictos que, quaisquer que sejam as hipóteses de desenvolvimento da Região, **as políticas de ordenamento e de desenvolvimento regional não devem combater a polarização do Funchal**, sem ter em atenção as consequências que implica a maior dispersão e o seu posicionamento numa economia aberta ao exterior. Contudo, não podem deixar de ser estudadas as implicações da relação hierárquica do Funchal com os outros centros urbanos regionais e as oportunidades de desenvolver, cada vez mais, as relações horizontais, numa perspectiva de maior desenvolvimento e decréscimo das assimetrias demográficas e económicas dentro da Região, considerando as recomendações contidas na **Nova Carta de Atenas (2003)** que aposta numa visão de cidade coerente, com ligações em rede, onde se realça a coesão social e económica dos territórios, na **Carta de Leipzig (2007)** que recomenda uma política de desenvolvimento urbano integrado e no **Livro Verde** sobre a Coesão Territorial Europeia, de 2008.

Nesta perspectiva, e considerando que o isolamento é o início do fim do desenvolvimento de qualquer sistema, **tem de ser dada grande importância às ligações aéreas e marítimas da Madeira e do Porto Santo com o exterior e analisadas as relações que se criam dentro da Cidade-Região, de acordo com uma estrutura reticular e com o modelo hierárquico.**

Este estudo deixa em aberto interrogações sobre as estratégias de desenvolvimento e de ordenamento de toda a Região, para um futuro próximo.

As principais infra-estruturas estão criadas, com excepção da Via Expresso que ligará Santana a São Vicente, na encosta norte da Ilha, actualmente com muito fraca

acessibilidade, apesar de oferecer uma grande beleza paisagística, o que significa menor desenvolvimento económico e social destes lugares, sendo necessário apostar, ainda mais, no domínio social, tarefa mais difícil, porque só se vêem os resultados num prazo mais dilatado e no incentivo aos projectos de inovação, que possam, pela sua qualidade, ultrapassar as fronteiras regionais.

Paralelamente ao trabalho desenvolvido pelas instituições públicas, é importante o investimento do sector privado, em áreas que possam competir a nível nacional, ou até ultrapassar as fronteiras, nomeadamente, em indústrias de ponta e actividades intensivas em conhecimento. Há concentração de mão-de-obra, cada vez com mais habilitações, mas faltam iniciativas inovadoras, associadas ao clima de contenção em que vive o país.

Não podemos terminar sem uma última palavra sobre o turismo, principal fonte, actual, de riqueza da Região. Apesar de existir um Plano de Ordenamento Turístico é necessário que haja uma gestão estratégica de forma a preservar o principal produto turístico da Região que é a beleza natural. Nesta perspectiva, os planos, seguindo o pensamento de Ascher (1998, p. 141), “já não podem ser lineares e sequenciais, mecanicistas. De planeamento estratégico tem de passar a questão estratégica, comparável a gestão de empresas”. Ainda, segundo o mesmo autor, os novos planos directores têm de se basear menos na elaboração de cenários e mais na elaboração de hipóteses de desenvolvimento.

Bibliografia

ABLER, Ronald, ADAMS, John S., GOULD, Peter (1972) – *Spatial Organization*, Londres, Prentice-Hall Internatinal.

ABREU, Diogo (2005) – “Os Transportes”, in MEDEIROS, Carlos Alberto (Dir.), *Geografia de Portugal, Volume III*, pp. 334 - 365, Rio Mouro, Círculo dos Leitores.

ALBUQUERQUE, Roberto Cavalcanti (1999) – “Região Urbana Global – Rio – São Paulo”, *Relatório elaborado para o Ipes no âmbito do projecto BRA/92/028*, Rio de Janeiro.

ALBUQUERQUE, Miguel (2000) – “A Cidade, Personalidade e Memória”, Porto, *Revista Sociedade e Território*, nº 32 e 33, pp. 52-54, Edições Afrontamento.

ALISEDA, Julian Mora, CONDESSO, Fernando dos Reis (coordenadores) (2005) – *Políticas Urbanas y Territoriales en la Península Ibérica*, Mérida, Série Estudos Portugueses, Tomo I.

ALMEIDA, Ana, VALENÇA, Paulo, Coordenação pelo Gabinete do Secretário de Estado da Administração Local e do Ordenamento do Território (1995) – *As Cidades Médias Portuguesas*, 1º Volume, Lisboa, PROSIURB.

ALVES, Teresa (2002) – “Os Serviços nas Áreas Rurais”, *Geolnova* nº 5 (p. p 112 - 138, Revista do Departamento de geografia e Planeamento Regional, Universidade Nova de Lisboa.

AMADO, Miguel Pires (2005) – *Planeamento Urbano Sustentável*, Lisboa, Caleidoscópio – Edição e Artes Gráficas, SA.

ANGEL, José António Pandilla (2002) – *De La Ciudad Tradicional a Ciudad Educadora – Educar en el 2000*, Murcia, Faculdade de Letras da Universidade de Murcia.

ANTOINE, Jacques (1965) – “Développement et Fonctions Économiques des Villes”, in HERVÉ et LAURENT, Philippe, *Les Phénomene Urbain*, Collection Recherches Économiques et Sociales, Édition Aubier – Montaigne.

ARRAIS, Tadeu Pereira Alencar (2003) – “Entre a Rede Urbana e a Cidade Região: O que há de novo no Centro Goiano”, Belo Horizonte, *Anais do XENA – Encontro Nacional da ANPUR*.

ARRAIS, Tadeu Alencar (2009) - Apontamentos Metodológicos sobre desenvolvimento regional. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Vol. XIV, nº 849 Universidad de Barcelona, <http://www.ub.es/geocrit/b3w-849.htm>

ASCHER, François, BRAMS, Lucien, DELAMARRE, Aliette, LOINGER, Guy, ROCHEFORT, Michel, ROMEFORT, Alain, THEYS, Jacques, WACHTER, Serge (1993) – *Les Territoires du Futur*, França, DATAR/ Editions de L’Aube.

ASCHER, François (1998) – *Metapolis, Acerca do Futuro das Cidades*, Editora Celta, Portugal.

ASCHER, François (2010) – *Novos Princípios de Urbanismo*, 2ª edição, Lisboa, Livros Horizonte, Lda.

ATLAS des Mondialisations (2010) – Le Monde, La Vie, Hors-Série.

BAILLY, Antoine (2006) – “Développement Territorial Durable en Milieu Exurbain et Rurbain”, in FONSECA, Maria Lucinda (Coord.), *Desenvolvimento e Território: Espaços Rurais Pós-Agrícolas e Novos Lugares de Turismo e Lazer* (pp. 61 – 72), Lisboa, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa.

BALDACCHINO, Godfrey (2006) – *Island Studies Programme, Island Studies Journal*, Vol. 1, No. 1, pp. 3-18, Canadá, University of Prince Edward Island.

Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento/Banco Mundial (2009) - *Informe Sobre el Desarrollo Mundial - Una Nueva Geografía Económica*, Washington.

BAPTISTA, Fernando Oliveira (2006) – “O Rural depois da Agricultura”, in FONSECA, Maria Lucinda (coordenação), *Espaços Rurais Pós-Agrícolas e Novos Lugares de Turismo e Lazer*, Centro de Estudos Geográficos da universidade de Lisboa.

BARROS, Fátima (coordenação) (2010) – *Caderno Pedagógico - O Meu Concelho do Funchal*. Funchal, Secretaria Regional da Educação, Direcção Regional dos Assuntos Culturais, Arquivo Regional da Madeira.

BEAUCHARD, Jacques (1999) – *La Bataille du Territoire – Mutation spatiale et aménagement du territoire*, Paris, Editora l’ Harmattan.

BEAUJEU-GARNIER (1980) – *Geografia Urbana*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

BENKO, George (1996) – *Economia, Espaço e Globalização na Aurora do Século XXI*, São Paulo, Hucitec.

BENKO, George, PECQUEUR, Bernard (2001) – “Les Ressources de Territoires et Les territoires de Ressources, Lisboa”, *Finisterra*, XXXVI, 71, pp. 7 – 19.

BENKO, George (2007) – *Economie Urbaine et Regional au Tournant du Siècle*, Paris, *Métropoles* nº 1, Varia. <http://metrópoles.revue.org>

BERRY, Brian j.l. (1971) – *Geografia de los Centros De Mercado Y Distribucion al Por Menor*, Barcelona, Editorial Vicens – Vives.

BOTELHO, José Rafael (1969) – “Problemas de Urbanização do Funchal”, in *Colóquio de Urbanismo*, Funchal, Câmara Municipal do Funchal.

BOURDIN, Alain (2011) – *O Urbanismo depois da Crise*, Lisboa, Livros Horizonte.

BRANCO, Hugo C. de Lacerda Castelo (1936) – *Le Climat de Madère*, Funchal, Edição da Junta Geral Autónoma da Madeira.

BRUNET, Roger (1990) – *Le Territoire dans les Turbulence*, Montpellier, Editora Geographiques Reclus.

CABRAL, João (2002) – “Para uma Política de Cidades – Os Imperativos, as Novas Políticas Urbanas, as Questões Críticas”, *Revista Sociedade e Território*, nº 32 e 33, pp. 24 – 35, Porto, Edições Afrontamento.

CACHINHO, Herculano (2005) – “O Comércio Retalhista: da Oferta de Bens às Experiências de Vida”, in MEDEIROS, Carlos Alberto (Dir.), *Geografia de Portugal*, Volume III, pp. 265-331, Rio Mouro, Círculo dos Leitores.

Câmara Municipal de Câmara de Lobos (2007) – *Relatório da Justificação de Revisão do Plano Director Municipal de Câmara de Lobos*, RAM.

Câmara Municipal do Funchal (1997) – *Roteiro Histórico Turístico da Cidade*, Funchal.

Câmara Municipal do Funchal (2007) – *Funchal em Mapas e Números*, Funchal, Câmara Municipal do Funchal.

Câmara Municipal do Funchal (2009) – *Relatório da Mobilidade do Município do Funchal*, Funchal.

Comissão das Comunidades Europeias (2008) – *Livro Verde sobre a Coesão Territorial Europeia – Tirar Partido da Diversidade Territorial*, Bruxelas.

CARMO, Renato Miguel (2009) – “Do Espaço Abstracto ao Espaço compósito: Reflectindo Sobre as Tensões Entre Mobilidades e Espacialidades”, in CARMO, Renato Miguel, SIMÕES, José Alberto, (Coordenadores), *A Produção das Mobilidades*, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.

CARVALHO, Jorge (2003) – *Ordenar a Cidade*, Coimbra, Quarteto Editora.

CASTELLS, Manuel (1975) – *Luttes Urbaines et Pouvoir Politique*, Paris, Petite Collection Maspero

CASTELLS, Manuel (2003) – *O Fim do Milénio*, Volume III, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian,

CASTELLS, Manuel (2007) – *A Sociedade em Rede*, Volume 1, 3ª edição, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

CAVACO, Carminda (2005) – “Diferenciação Regional da Função Turística”, in MEDEIROS, Carlos Alberto (Dir.), *Geografia de Portugal*, Volume 3, pp. 385 – 399, Rio Mouro, Círculo dos Leitores.

CAVACO, Carminda (2006) – “Práticas e Lugares de Turismo”, in FONSECA, Maria Lucinda, *Desenvolvimento e Território: Espaços Rurais Pós-Agrícolas e Novos Lugares de Turismo e Lazer* (pp. 299 – 362), Lisboa, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa.

CESAROLI, Mário (2010) – “Periferias Urbanas Degradadas. Transformación de los Asentamientos y Evolución Del Habitar. Como Intervir?”, *ACE 14: Architecture, City And Environment*, Universidade De La Catalunha.

CHALINE, Claude (1980) – *La Dynamique Urbaine*, Paris, Presses Universitaires de France.

Comissão Europeia (1995) – *Europa +: Cooperação para o Ordenamento do Território Europeu*, Luxemburgo: Office for Official Publications of the European Communities.

Comissão das Comunidades Europeias (2008) – *Livro Verde sobre a Coesão Territorial Europeia – Tirar Partido da Diversidade Territorial*, Bruxelas.

CONDESSO, Fernando dos Reis (2005) – *Ordenamento do Território – Administração e Políticas Públicas, Direito Administrativo e Desenvolvimento Regional*, Lisboa, Universidade Técnica de Lisboa (ISCSP).

COLE, Stuart, VILLA, Armand (2006) – *Intermodalidade no Transporte de Carga: Portos e Hinterland, Transporte Marítimo, Incluído o da Curta Distância*, Rede Transnacional Atlântica.

CORREIA, José M. Reis (2006) – “A Urdimenta de Penépole”, *Finisterra XXL*, 81 (pp. 83 – 104), Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

COSTA, Eduarda (2000) – *Cidades Médias e Ordenamento do Território – o Caso da Beira Interior*, Dissertação, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa.

COSTA, Nunes Marques (2007) – *Geophilia: o sentido e o sentir da Geografia*, pág 155-169, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa.

CRESSWELL, Tim (2009) – “Seis Temas na Produção das Mobilidades”, in CARMO, Renato Miguel, SIMÕES, José Alberto, (Coordenadores), *A Produção das Mobilidades*, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa.

CRISTÓVÃO, Carlos (1981) – *Elucidário de Machico*, 2ª edição, Machico, Câmara Municipal de Machico.

DANTAS, Gilda (2007) – “As Residências de Uso Sazonal na Região Autónoma da Madeira”, *Revista Islenha*, nº 41 (pp. 59-75), Direcção Regional dos Assuntos Culturais, Secretaria Regional da Educação, RAM.

DANTAS, Gilda (2006) – *O Desenvolvimento do Turismo na Ilha do Porto Santo – Avaliação de Impactes*, Funchal, Região Autónoma da Madeira.

Direcção Regional de Estatística – Estatística dos Transportes 1991 – 2001.

Direcção Regional de Estatística (2005) - *ATLAS das Cidades de Portugal*, II Volume, Funchal.

DOMINGOS, Estela, RIBEIRO, José Félix, CARVALHO, Paulo Soeiro, MARTINS, Natalino (coordenador) (2008) – *Política de Cidades POLIS XXI, Redes Urbanas para a Competitividade e a Inovação. Razões para Cooperar, Ideias a Explorar*, Lisboa, Departamento de Prospectiva e Planeamento e Relações Internacionais, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e o Desenvolvimento Regional.

DOMINGUES, Álvaro (1994/5) – “(Sub)úrbios e (Sub)urbanos – O Mal Estar da Periferia ou a Mistificação dos Conceitos?”, *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*, 1ª Série, Volume X/XI, pp. 5-18.

DOMINGUES, Álvaro, SILVA, Luís Pedro (2004) – “Formas Recentes de Urbanização no Norte Litoral”, *Revista Sociedade e Desenvolvimento* nº 37 e 38, pp. 8-22, Edições Afrontamento.

DOMINGUES, Álvaro (2011) – “Da Cidade ao Urbano” in PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro, CABRAL, João, *Políticas Urbanas II, Transformações, Regulação e Projectos*, (pp. 18 – 159), Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

DUPUY, Gabriel (1991) – *L’Urbanisme des Reseaux – Theories et Méthodes*, Paris, Editora Armand Colin, Collection U Géographie.

DUPUY, Gabriel (1995) – *Les Territoires de l’ Automobile*, Paris, collection Villes.

FADIGAS, Leonel (2010) – *Urbanismo e Natureza*, Lisboa, Edições Sílabas.

FARIA, Carlos Vieira (2009) – *As Cidades na Cidade – Movimentos Sociais Urbanos em Setúbal 1966 – 1995*, Lisboa, Esfera do Caos Editores.

FERRÃO, João (1995) – “Cidades Médias: Superar a Tirania da Dimensão”, in *As Cidades Médias e Ordenamento do Território*, Coimbra, CCRN e MPAT, pp. 11 -17.

Ferrão, João (2001) – “Rede Urbana Portuguesa, uma Visão Internacional”, *Janus*, 2001.

FERRÃO, João (2002 a) – “Relações entre o Mundo Rural e o Mundo Urbano, Evolução Histórica - Situação Actual e Pistas para o Futuro”, Lisboa, *Sociologia, Problemas e Práticas*, nº 33, pp. 45 – 54.

FERRÃO, João (2002 b) – “Inovar para Desenvolver: O Conceito de Gestão de Trajectórias Territoriais de Inovação”, *Revista Internacional de Desenvolvimento Local*, Vol. 3, nº 4, Pag. 17-26.

FERRÃO, João (2002 c) – “Portugal, Três Geografias em Recombinação – Espacialidades, Mapas Cognitivos e Identidades Territoriais”, *Lusotopie*, Pag. 151-158.

FERRÃO, João (2003 a) – “A Emergência de Estratégias Transnacionais de Ordenamento do Território na União Europeia: Re-imaginar o Espaço Europeu para Criar Novas Formas de Governança Territorial”, *Geolnova* – Revista do Departamento de Geografia e Planeamento Regional da Universidade Nova de Lisboa, nº7, pp.11-34.

FERRÃO, João (2003 b) – *Dinâmicas Territoriais e Trajectórias de Desenvolvimento: Portugal 1991 – 2001*, Censos 2001, XIV Recenseamento Geral da População, IV Recenseamento Geral da Habitação, Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Lisboa.

FERRÃO, João, VALA, Francisco (2001) – *Delimitação das Aglomerações Metropolitanas de Lisboa e Porto com Base no Critério da Continuidade do Espaço Construído*, Projecto Marco, DGOTDU, Lisboa.

FERRÃO, João, MARQUES, Teresa Sá (2003) – *Sistema Urbano – Síntese*, Lisboa, Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU), Ministério das Cidades.

FERRÃO, João (2006), www.jornaldofundao.pt – edição: 7/27/2006.

FERREIRA, António Fonseca, SALGUEIRO, Teresa Barata (2000) – “As Cidades Hoje e Amanhã”, *Revista Sociedade e Território*, 32 e 33, pp. 180-187, Porto, Edições Afrontamento.

FERREIRA, António Fonseca (2007) – *Gestão Estratégica de Cidades e Regiões*, 2ª edição, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

FERREIRA, Maria Júlia, NUNES, Maria Paula, ROSA, Luís Vassalo, DELGADO, Ana Alvoeiro (2001) – *Condomínios Habitacionais Fechados, Utopias Ou Realidades*, Centro de Estudos de Geografia e de Planeamento Regional, Série de Estudos 4, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa.

FERREIRA, Victor Matias (2004) – *O Fascínio das Cidades, Memória e Projecto da Urbanidade*, Lisboa, Centro de Estudos do Território (ISCTE).

FERREIRA, António Fonseca (2005) – *Gestão Estratégica de Cidades e Regiões*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

FONSECA, M. Lucinda (coordenadora) (2006) – *Desenvolvimento e Território: Espaços Rurais Pós-Agrícolas e Novos lugares de Turismo e Lazer*, Lisboa, Centro de estudos Geográficos da Universidade de Lisboa.

FONSECA, Fernando P., RAMOS, Rui A. R (2010/2011) – Formas de Cooperação Interurbana: O Caso da Rede de Cidades do Quadrilátero Urbano, *Revista Portuguesa de Estudos Regionais*, nº 25/26, pp. 37 – 54, Coimbra, Ed. Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional.

Foreign Policy (2010), Número 18 (Outubro/Novembro de 2010),p.52.

FRIEDMANN, John, WEAVER, Clyde (1981) – *Territorio y Funcion*, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local.

FRIEDMANN, John (1996) – *Empowerment: Uma Política de Desenvolvimento Alternativo*, Oeiras, Celta Editora.

GABIÑA, Juanjo (1998) – *Prospectiva y Ordenación del Territorio*, Barcelona, Boixareu Editores.

GALVIS, Luís Armando, ROCA, Adolfo Meisel (2009) – “Tendencias de la Polarización Territorial Y de las Inequidades en Colombia, México”, *Foreign Affairs Latino América*, Volume 9, Número 1, pp. 21- 32.

GALVIS, Luís Armando, ROCA, Adolfo Meisel (2010) – “Persistencia de las Desigualdades Regionales en Colombia: Un Análisis Espacial, – Cartagena”, *Documento de trabajo sobre Economía Regional*, nº 120, Centro de Estudios Economicos Regionales.

GARDON, Sébastien (2006) – “Pouvoirs Urbains et Ingénieurs de l’ État”, *Metropoles*, Varia 2, révues.org.

GASPAR, Jorge (1972) – *Estudos Geográficos das Aglomerações Urbanas em Portugal*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos.

GASPAR, Jorge (1982) – “Regionalização: Uma Perspectiva Sócio-Geográfica”, in *Problemas de Regionalização*, Lisboa, Sociedade de Geografia, pp. 96 – 112.

GASPAR, Jorge (1987) – *Portugal – Os Próximos Vinte Anos, Ocupação e Organização do Espaço, Retrospectivas e Tendências*, 1º volume, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

GASPAR, Jorge (1993) – “Geografia e Ordenamento do Território – Dos paradigmas aos Novos Desafios”, in *Colóquio/Ciência – Revista de Cultura Científica*, nº 13, pp. 51 – 66, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

GASPAR, Jorge (1995) – *O Novo Ordenamento do Território – Geografia e Valores*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos da Faculdade de Letras de Lisboa.

GASPAR, Jorge (1996) – *O Ordenamento do Território: Geografia e Valores*, Coimbra, Instituto de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.

GASPAR, Jorge (1999) – “Economic Restructuring and New Urban Form”, Lisboa, *Finisterra*, XXXIV, 67-68, pp. 131-152.

GASPAR, Jorge (2001) – *Developing Cohesive Cities: A Perspective From the Ground*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras.

GASPAR, Jorge (2005) – “Evolução e Perspectivas do Desenvolvimento Territorial”, in MEDEIROS, Carlos Alberto (Dir.), *Geografia de Portugal*, Volume IV, pp. 16 – 28, Rio Mouro, Círculo dos Leitores.

GASPAR, Jorge, RODRIGUEZ, José Fernandes (2005) – “As Redes de Transporte e de Telecomunicações”, in MEDEIROS, Carlos Alberto (Dir.), *Geografia de Portugal*, Volume IV, pp. 58 – 83, Rio Mouro, Círculo dos Leitores.

GEORGE, Pedro (2001) – Paisagem – “Do Urbano ao Rural”, *Finisterra*, XXXVI, 72, pp. 115-121, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos.

GOMES, Victor (2000) – *O Comércio do Centro do Funchal*, Funchal, Centro de Estudos de História do Atlântico, Secretaria Regional do Turismo e Cultura.

GRAHAM, Stephen, SIMON, Marvin (1996) – *Telecommunications and the City: Electronic Spaces, Urban Spaces*, Londres, Edição Routledge.

GRAHAM, S., MARVIN, Simon (2001) – *Splintering Urbanism Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, Londres e Nova Iorque: Routledge.

GOUVEIA, Horácio Bento (1975) – *Canga* (3ª edição), Coimbra, Editora Coimbra.

GRESH, Alain, VIDAL Dominique, ACHCAR, Gilbert, RADVANYI, Jean, REKACEWICZ, Phillipe (direção) (2003) – *Atlas da Globalização*, Lisboa, Campo da Comunicação.

HENRIQUES, Cláudia (2003) – *Turismo, Cidade e Cultura – Planeamento E Gestão Sustentável*, Lisboa, Edições Sílabo, Lda.

Instituto Geográfico Português (2005) - *Atlas de Portugal*, Lisboa.

Instituto Nacional de Estatística – *Recenseamento Geral da População* (1950, 1970, 1991, 2001, 2011).

Instituto Nacional de Estatística – *Recenseamento Geral de Habitação* (1970, 1991, 2001).

Instituto Nacional de Estatística (INE) (2004) - *Sistema Urbano: Áreas de Influência e Marginalidade Funcional*, Programa Operacional Plurifundos da Região Autónoma da Madeira (2000 – 2006).

Instituto Nacional de Estatística (2005) (<http://estatistica.gov-madeira.pt>)

Instituto Nacional de Estatística (INE) (2007) – *Retrato Territorial de Portugal*, Lisboa.

Instituto Nacional de Estatística (INE) (2010) – *Estudo sobre o poder de compra concelhio*.

Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal (1952) – *Relatório*, Funchal.

LABASSE, Jean (1966) – *L'Organization de L'Espace*, Paris, Editora Hermann.

LACAZE, Jean Paul (1998) – *O Ordenamento do Território*, Lisboa, Instituto Piaget.

LACAZE, Jean Paul (1999) – *A Cidade e o Urbanismo*, Lisboa, Instituto Piaget.

Le CORBUSIER (2008) - *Maneira de Pensar o Urbanismo*, 4ª Edição, Mem Martins, Portugal, Editor Tito Lyon de Castro, Publicações Europa-América, Lda.

LEFEBVRE, Henri (1972) – *O Pensamento Marxista e A Cidade*, Portugal, Editora Ulisseia.

LENCIONI, Sandra (2003) – “Da Cidade e sua Região à Cidade-Região”, Belo Horizonte, *Anais do X Encontro Nacional da Anpur* (pp. 65 – 75).

LYNCH, Kevin (2008) – *A Imagem da Cidade*, Lisboa, Edições 70, Lda.

LOPES, Agostinho do Amaral (2008) – *A Obra de Fernão Ornelas*, Funchal, Empresa Municipal Funchal 500 Anos.

LOPES, Ernani Rodrigues (coordendor) (2009) – *O Papel das Cidades no Desenvolvimento Regional*, Lisboa, Direcção Editorial José António Saraiva e Efraim Tavares.

LOURENÇO, Júlia Maria (2003) – *Expansão Urbana – Gestão de Planos-Processo*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

LUÍS, Esmeralda (2002) – “Turismo no Espaço Rural em Portugal”, *Geolnova* nº 5, pp. 139 – 152, Departamento do Departamento de Geografia e Planeamento Regional, Universidade Nova de Lisboa.

MAGALHÃES, Filipe Nunes (2008) – *Transformações Socioespaciais na Cidade-Região em Formação: A Economia Geopolítica do Novo Arranjo Metropolitano*, Dissertação de Pós-Graduação do Instituto de Geociências da UFMG, Belo Horizonte.

MAGNET, Myron (2001) – *Paradigma Urbano*, Lisboa, Editores Quetzal.

MARQUES, Teresa Sá (coord.) (2005) - *Sistema Urbano Nacional – Rede complementar*, Lisboa, DGOTDU, Coleção Estudos 6.

MARQUES, Teresa Sá (2005) – “Sistema Urbano e Territórios em Transformação”, in MEDEIROS, Carlos Alberto (Dir.), *Geografia de Portugal*, Volume II, pp. 190-210, Rio Mouro, Círculo dos Leitores.

MARQUES, M. Isabel Mendes (2007) – “As Cidades, a Globalização e os Desafios do e: Business”, *Revista Territórios e Estratégias*, pp. 162-194.

MATEUS, Augusto (coordenador) (2005) – *Competitiva Territorial e Coesão Económica e Social*, Relatório Final, Volume 3, Lisboa, Consórcio liderado pela Augusto Mateus e Associados e que integra a CIRIUS, Geoldeia e CEPREDE.

MARTINS, Anamaria de Aragão Costa (2006) – “Novos Pólos Territoriais Motivados pela Dispersão Urbana”, *Arquitextos – Periódico mensal de textos de arquitectura*, (www.vitrivius.com.br) (19/03/2008).

MARTINS, Natalino (coordenador), DOMINGOS, Estela, RIBEIRO, José Felix, CARVALHO, Paulo Soeiro (2008) – *Política de Cidades POLIS XXI, Redes Urbanas para a Competitividade e a Inovação. Razões para Cooperar, Ideias a Explorar*, Lisboa, Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e o Desenvolvimento Regional.

MATOS, Fernando, LOPES, J. Cruz, VITORINO, Manuel Azevedo (2005) – *Parque Urbano e Estratégias de Bem-Estar nas Cidades Médias em Portugal Continental, o Caso de Penafiel*, X Colóquio Ibérico, Universidade de Évora.

Ministério do Ambiente do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional – *Portugal, Política de Cidades Polis XXI 2007 – 2013*.

Ministério do Ambiente do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional (2007) - *Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)*.

MIYAZAKI, Vitor Koiti (2009) – “O Processo de Aglomeração Urbano”, Barcelona, *Scripta Nova, Revista de Geografia Y Ciências Sociais*, Universidade de Barcelona (www.ub.es/geocrit), 15/12/2009.

MONOD, Jérôme, CASTELBAJAC, Philippe (1980) – *L'Aménagement du Territoire*, France, Collection Que Sais-je?, 4ª Edição, Presses Universitaire.

MOREIRA, Fernando João Matos (1994) – *O Turismo em Espaço Rural*, Portugal: Estudos Gerais B8, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa.

MOREIRA, Fernando João (1997) – *O Turismo em Espaço Rural: Enquadramento e Expressão Geográfica no Território Português*, Portugal: Estudos Gerais B8, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa.

MOREIRA, Fernando João Matos (2009) – *O Potencial do Turismo em Espaço Rural para o Desenvolvimento do Território*, Lisboa, Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril.

MOREIRA, António, C., DIAS, A.M. (2004) – Qualidade nos Serviços de Alojamento Rural. O Agroturismo em Trás-os-Montes e Alto Douro, Portugal.

MOREIRA, R.M. e CARMO, M.S. (2004) - Agroecologia como Desenvolvimento Rural Sustentável, in *Agricultura em São Paulo*, v. 51, n. 2, p. 37-56.

MOURA, Rosa (2004) – *Morfologias de Concentração no Brasil: o que se configura além da metropolização*, Curitiba, Revista Paranaense de Desenvolvimento, nº 107, pp.77-92.

NAVARO, Màrius (2007) – “Decálogo para Re-enfocar Las Políticas de Movilidad”, *Boletín CF+S>35: De vuelta al tajo*, Madrid, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid – Universidad Politécnica de Madrid.

NÉMERY, Jean Claude, WACHTER, Serge (1994) – *Gouverner les Territoires*, France, DATAR/Éditions de l'Aube.

NUNES, Eduardo (1952) – *A Levada do Norte (Ribeira Brava – Câmara de Lobos)*, Funchal, Edição da Junta Geral do Distrito Autónomo do Funchal.

NUNES, Maria Paula (2001) – “Condomínios Fechados: Uma Dinâmica Global”, in FERREIRA, Maria Júlia (coord.), *Condomínios Habitacionais Fechados: Utopias e Realidades*, Lisboa, Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional (Série de Estudos nº 4).

OLIVEIRA, Luís Valente (1997) – “As Cidades e as Regiões. Dependência e Complementaridade Entre Cidade e Campo. As Regiões Urbanas”, *Colóquio “As Políticas das Cidades”*, organizado pelo LNEC.

OJIMA, Ricardo (2007) – *Novos Contornos do Crescimento Urbano Brasileiro? O Conceito de Urban Sprawl e os Desafios para o Planeamento Regional e Ambiente*, Brasil, Universidade Estadual de Campinas.

ORTAR, Nathalie (2008) – “Entre Ville et Campagne, le Difficile Equilibre des Périurbaines Lointaines”, *Metropoles*, nº 3, <http://metropoles.revues.org>. (2010)

PARTIDÁRIO, Maria do Rosário (2003) – *Guia para Avaliação Estratégica de Impactes em Ordenamento do Território*, Lisboa, DGOTDU.

PEREIRA, Eduardo C.N. (1968) – *Ilhas de Zargo*, Volume II, 3ª edição, Funchal, Edição da Câmara Municipal do Funchal.

PEREIRA, Margarida, SILVA, Carlos Nunes (2001) – “As Grandes Áreas Urbanas – Contributos para a definição de Alternativa ao Modelo Institucional Vigente”, *Território e Administração, Gestão de Grandes Áreas Urbana*, Actas do Seminário, Ministério da Ciência e da Tecnologia.

PEREIRA, Margarida, MARCUS, Ana (2002) – *A Dinâmica Imobiliária no Espaço Rural Metropolitano: (des)qualificação com revitalização?*, Lisboa, Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional – Universidade Nova de Lisboa.

PEREIRA, Margarida, TEIXEIRA, José Afonso (1998) – “Centro Comercial – Versatilidade e Operacionalização do Conceito”, *Economia e Prospectiva – Comércio, um Sector Chave*, Volume II, nº 1, Abril/Junho, Ministério da Economia, Lisboa pp. 85-104,

PEREIRA, Margarida, TEIXEIRA, José Afonso (2002) – “Logística Urbana – Conceito Inovador na Gestão dos Fluxos de Bens e Serviços”, *Geolnova* nº 5, pp. 168 – 185, Revista do Departamento de Geografia e Planeamento Regional, Universidade Nova de Lisboa.

PEREIRA, Margarida, SILVA, Fernando Nunes (2008) – “Modelos de Ordenamento em Confronto na Área Metropolitana de Lisboa: Cidade Alargada ou Recentragem Metropolitana?” *Cadernos Metrópole*, 20, Rio de Janeiro, Observatório das Metrópoles, Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia.

PEREIRA, Raul da Silva (1969) – “Habitação e Urbanismo no Funchal”, in *Colóquio de Urbanismo*, Funchal, Câmara Municipal do Funchal.

Plano de Desenvolvimento Económico e Social da RAM para 2007 - 2013, Outubro de 2007, Secretaria do Equipamento Social, RAM.

Planos Directores Municipais da Calheta, Câmara de Lobos, Funchal, Machico, Ponta do Sol, Porto Moniz, Porto Santo, Santana, Santa Cruz, São Vicente, Ribeira Brava, Secretaria do Equipamento Social, RAM

Plano Estratégico Nacional – Desenvolvimento Rural 2007 – 2013, Secretaria Regional do Ambiente, RAM.

Plano de Ordenamento Turístico (2002) – Secretaria Regional do Turismo e Cultura, RAM.

Plano Regional do Ordenamento do Território da Região Autónoma da Madeira (1993) – Região Autónoma da Madeira.

Plano Regional da Política do Ambiente da RAM (2000) – Opções Estratégicas e Medidas de Intervenção, Secretaria Regional do Ambiente, RAM.

PORTO, Manuel (1996) - *O Ordenamento do Território face aos Desafios da Competitividade*, Coimbra, Editora Almedina.

PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro, CABRAL, João (2003) – *Políticas Urbanas – Tendências, Estratégias e Oportunidades*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

PORTAS, Nuno, DOMINGUES, Álvaro, CABRAL, João (2011) - *Políticas Urbanas II, Transformações, Regulação e Projectos*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

PROULX, Marc-Urbain, GAUTHIER, Josée (2003) – *Stratégies des Acteurs du Développement Local et Régional par les TIC – Rapport Préliminaire*, Canadá, Cefrio, Universidade de Québec.

Quartenaire Portugal (1996) – *Sistema Urbano Nacional: Cidades Médias e Dinâmicas Territoriais* (Volumes 1 e 2), Lisboa, Direcção Geral de ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU).

REIS, Heloiza Beatriz Cruz (2008) – “Sociabilidade Comunitária: A Dinâmica do “Agir Urbano” nas Ruas da Favela de Mangueira”, São Paulo, *Intercom, Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares e de Comunicação*.

Região Autónoma da Madeira (1996) – *20 Anos de Autonomia e Desenvolvimento*, Funchal, Direcção Regional de Estatística, Governo Regional da Região Autónoma da Madeira.

Região Autónoma da Madeira (2004) – *Equipamentos e Serviços de Apoio à População*, Funchal, Direcção Regional de Estatística, Secretaria Regional do Plano e Finanças, Governo Regional da Região Autónoma da Madeira.

Região Autónoma da Madeira (2007) - Programa do Governo da Região Autónoma da Madeira – 2007-2011.

RÉMY, Jean, VOYÉ, Liliane (2004) – *A Cidade: Rumo a uma Nova Dimensão*, Porto, Edições Afrontamento, 3ª edição.

RIBEIRO, Orlando (1985) – *A Ilha da Madeira até Meados do Século XX*, Lisboa, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, Ministério da Cultura.

ROCA, Maria da Nazaré Oliveira (2002) – *Migrações Internas e circulação da População: O Caso da Região de Lisboa e Vale do Tejo*, Lisboa, e-Geo Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas.

RODRIGUES, Rui (2004) – Custos da Mobilidade das Cidades, www.maquinistas.org.

SALGUEIRO, Teresa Barata (1992) – *A Cidade em Portugal*, Porto, Edições Afrontamento.

SALGUEIRO, Teresa Barata (1996) – *Do Comércio à Distribuição, Roteiro de Mudança*, Oeiras, Edições Celta.

SALGUEIRO, Teresa Barata (1999) – “Das Mudanças Territoriais às da Gestão. Algumas Notas”, Lisboa, *Finisterra XXXIV*, 67-68, pp. 153 – 160.

SALGUEIRO, Teresa Barata (2001) – *Lisboa, Periferia e Centralidades*, Celta Editora, Oeiras, Portugal.

SALGUEIRO, Teresa Barata (2002) – “Espacialidades e Temporalidades nas Áreas Urbanas”, *Olhares sobre o Território e a Espacialidade*, (pp. 25 - 42), Estudos de Geografia Humana e Regional, nº 45, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos.

SALGUEIRO, Teresa Barata (2005 a) – “Problemas em Torno de um Conceito Complexo”, in MEDEIROS, Carlos Alberto (Dir.), *Geografia de Portugal, Volume II*, pp. 244 – 258, Rio Mouro, Círculo dos Leitores

SALGUEIRO, Teresa Barata (2005 b) – “Transformação Urbana”, in MEDEIROS, Carlos Alberto (Dir.), *Geografia de Portugal, Volume II*, pp. 176 – 189, Rio de Mouro, Círculo dos Leitores.

SALGUEIRO, Teresa Barata (2005 c) – “Segregação e Fragmentação”, pp. 306 – 365, in MEDEIROS, Carlos Alberto (Dir.), *Geografia de Portugal, Volume II*, pp. 306 - 365, Rio de Mouro, Círculo dos Leitores

SALGUEIRO, Teresa Barata, CACHINHO, Herculano (2005) – “Comércio, Consumo e (Re)produção do Espaço Urbano”, *Apontamentos de Geografia, nº 14, Série Investigação*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras.

SALGUEIRO, Teresa Barata (2006) – “Oportunidade e Transformação na Cidade Centro”, *Finisterra XLI*, 81, pp. 9 – 32, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras de Lisboa.

SALGUEIRO, Teresa Barata, CACHINHO, Herculano (2006) – “As Relações Cidade – Comércio, Dinâmicas de Evolução e Modelos Interpretativos”, *Apontamentos de Geografia, nº 20, Série Investigação*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos, Faculdade de Letras.

SANTOS, Fernando Teigão (2009) – “Territórios Resilientes enquanto orientação de Planeamento”, *Prospectiva e Planeamento, Vol 16*, pp. 13 – 28, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Nova de Lisboa.

SASSEN, Saskia (1991) – *The Global City: New York, London, Tokyo*, Princeton University Press.

SASSEN, S. (1998) - *As Cidade na Economia Mundial*. São Paulo: Studio Nobel

SASSEN, Saskia (2001) – *The Global City: Strategic Site/New Frontier*, <http://www.india-seminar.com>

SAVITCH, H.V. (2007) – *Globalisation et changement d’Échelle dans le Gouvernement Urbain, Luoiville, Métropoles 2 Varia*.

URL: <http://metropoles.revues.org/document652.html>, 25 de Novembro de 2007.

SCHMIDT, Luísa (orientadora) (2004) – *Áreas Metropolitanas, Vivências, Mobilidade e Qualidade de Vida* – Relatório Final, Programa Ambiente – Programa Observa, Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa, Lisboa.

Secretaria Regional do Ambiente (2009) - *Inventário Florestal da Região Autónoma da Madeira*.

SCOTT, Allen J. (2001) – *Global City-Regions, Trends, Theory, Policy*, UK, Oxford University Press.

SCOTT, A., AGNEW, J., SOJA, E., STOPER, M. (2001) – “Cidade-Regiões Globais”, *Revista de Estudos Regionais e Urbanos. Espaço & Debates*, Ano XVII, n. 41, São Paulo.

SILVA, Carlos Pereira, PONTES, Saudade (2010) – *Estudo da Capacidade de Carga das Praias, e-Geo*, Centro de Estudos de Geografia e Planeamento Regional, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa.

SILVA, Fernando Augusto, MENEZES, Carlos Azevedo (1984) – *Elucidário Madeirense*, Funchal, Secretaria Regional do Turismo e Cultura da RAM.

SILVA, Fernando Nunes (2007) – *Cidades Inovadoras e Competitivas para o Desenvolvimento Sustentável*, Lisboa, Instituto Superior Técnico – CESUR.

SILVA, João Albino, FLORES, Adão (2006) – “A Gestão dos destinos Turísticos: Criando valor no Destino Arade”, in FONSECA, Maria Lucinda (coordenação), *Espaços Rurais Pós-Agrícolas e Novos Lugares de Turismo e Lazer*, Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa.

SIMÕES, Álvaro Vieira (coordenação), SUMARES, Jorge, SILVA, Iolanda (1983) – *Transportes na Madeira*, Funchal, Direcção Regional dos Assuntos Culturais.

SIMÕES, José Manuel (coordenador científico), ALVES, Teresa, MOREIRA, Graça (1997) – *Perfis Regionais do Potencial Científico e Tecnológico 1995-1997*, RAM, Lisboa, Observatório das Ciências e das Tecnologias.

SMITH, N. (1996) - *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*, Routledge, London and New York.

SOARES, Luís Bruno, LEBRE, Ana Maria (2000) – “Estratégia de Desenvolvimento, Modelo Territorial e Ordenamento do Território”, *Revista Sociedade e Território*, nº 32 e 33, pp. 172-179, Edições Afrontamento.

SOARES, Bruno (2002) – “A Realidade Incontornável da Dispersão”, *Revista Sociedade e Território*, nº 33, pp. 123 – 129, Edições Afrontamento.

SOARES, Nunes Pires (2005) – “Uma População que se Urbaniza”, in *Atlas de Portugal*, pp. 104-116, Lisboa, Instituto Geográfico Português.

SOJA, E.W. (2002) – *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*, Oxford, BBlackwell Pub.

SOMAGUE, Maurício (2001) – “Rudimentos para o Exame da Urbanização em sua Fase Crítica: Uma Aproximação ao Conceito de Segregação Espacial”, *Geografares, Vitória*, nº 2, Junho 2001.

SOUSA, João Figueira (2004) – *O Porto Do Funchal No Contexto Do Sistema Portuário Insular Regional: As Infraestruturas, os Tráfegos e as Funções Portuárias*, Tese de Doutoramento, Universidade Nova de Lisboa.

TAYLOR, Peter J. (2003) – *World City Network, A Global Urban Analysis*, London, Routledge.

TEIXEIRA, José Afonso (1992) – “La Reestructuration du Commerce Alimentaire dans l’Aire Métropolitaine de Lisbonne; Considerations Théoriques Et Empiriques”, in SALGUEIRO, Teresa, *Commerce, Amenagement et Urbanisme Commercial*, (pp.75 – 87), Collection Commerce et Société, Universidade de Lisboa.

TEIXEIRA, José Afonso (2005) – “Os Serviços”, in MEDEIROS, Carlos Alberto (Dir.), *Geografia de Portugal*, Volume III, pp. 231 - 263, Lisboa, Círculo dos Leitores.

União Europeia – Espaço de Desenvolvimento do Espaço Comunitário (EDEC), UE.

União Europeia – Carta de Leipzig (2007).

União Europeia (19 de Maio de 2011) – *Territorial Agenda of European Union 2020*.

URBAN AUDIT (Assessing the Quality of Life of Europe's Cities) (2007) – *List of Urban Audit Indicators*, <http://ec.europa.eu/regional-policy/urban>.

VASCONCELOS, Teresa (2008) – *O Plano Ventura Terra*, Funchal, Empresa Municipal Funchal 500 anos.

VIEIRA, Alberto (2000) – “O Funchal. Os Ritmos Históricos de uma Cidade Portuária”, *Revista Sociedade e Território* Nos. 32 e 33, pp. 60-80, Edições Afrontamento.

Wikipedia, <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php> (Janeiro, 2011).

WORLD BANK - *Relatório sobre o Desenvolvimento Mundial 2009 – Geografia Económica em Transformação*, Washington, Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento / The World Bank.

YAP, Jeremy (2005) – *Implementing Road and Congestion Pricing Lessons from Singapura*, Tóquio, European Conference of Ministers of Transport, Ministry of Land, Infrastructure and Transport Japanese Government.

Índice de Figuras

	Páginas
Figura 1 - Esquema síntese da Parte I – Mobilidade e Estruturação das Redes Urbanas -----	16
Figura 2 - Campos de força de expansão territorial. -----	21
Figura 3 - Principais portos portugueses e seus <i>hinterlands</i> .-----	39
Figura 4 - A cidade sistémica. -----	47
Figura 5 - Círculo vicioso da oferta e procura de estacionamento de automóveis particulares -----	66
Figura 6 - Plataforma territorial e ilhas urbanas.-----	69
Figura 7 - Esquema síntese da Parte II – Rede Urbana e Desenvolvimento do território -----	74
Figura 8 - Divisão Administrativa da Região Autónoma da Madeira. -----	76
Figura 9 - Mapa Hipsométrico da Ilha da Madeira. -----	78
Figura 10 - O primitivo povoado do Funchal. -----	82
Figura 11 - Zona Velha da Cidade. -----	83
Figura 12 - Expansão do centro do Funchal para Oeste. -----	84
Figura 13 - Centro da cidade de Câmara de Lobos. -----	86
Figura 14 - Centro da cidade de Machico. -----	87
Figura 15 - Cidade de Santa Cruz. -----	88
Figura 16 - Expansão urbana ao longo do vale de Machico. -----	92
Figura 17 - Cidade do Caniço com várias centralidades. -----	97
Figura 18 - Centro da cidade de Santana. -----	100
Figura 19 - Concelho de Santana -----	101
Figura 20 - Ilha do Porto Santo. -----	102

Figura 21 - Freguesias urbanas da ilha da Madeira. -----	108
Figura 22 - Aglomeração Metropolitana do Funchal. -----	117
Figura 23 - Parque Natural da Madeira. -----	119
Figura 24 - Principais causas da assimetria demográfica madeirense -----	119
Figura 25 - Estrutura base de uma rede urbana. -----	122
Figura 26 - Transporte de cabotagem na Ilha da Madeira até meados do século XX. -----	136
Figura 27 - Mapa de estradas nacionais da Madeira até 1955. -----	138
Figura 28 - Rede de estradas da Madeira em 1996. -----	140
Figura 29 - Via Rápida e Vias Expresso da Madeira (2004) -----	141
Figura 30 - Principais vias que ligam as freguesias do concelho da Calheta -	146
Figura 31 - Freguesias do concelho de Santana e Via Expresso -----	155
Figura 32 - Linha Eco – Itinerários. -----	170
Figura 33 - Taxa de variação da população nas freguesias urbanas entre 1950 – 1970. -----	181
Figura 34 - Taxa de variação da população nas freguesias urbanas entre 1970 – 1991. -----	181
Figura 35 - Taxa de variação da população nas freguesias urbanas entre 1991 – 2001. -----	182
Figura 36 - Taxa de variação da população no concelho do Funchal entre 1950 – 1970). -----	189
Figura 37 - Taxa de variação da população no concelho do Funchal (1970 – 1991). -----	190
Figura 38 - Taxa de variação da população no concelho do Funchal (1991 - 2001). -----	191
Figura 39 - Malha urbana do Funchal nos finais do século XIX. -----	199
Figura 40 - Evolução do crescimento urbano do concelho do Funchal de 1750 a 1960. -----	202
Figura 41 - Evolução do perímetro urbano do Funchal. -----	205
Figura 42 - Extracto do mapa topográfico - Cidade do Funchal. -----	206

Figura 43 - Extracto da carta de ocupação dos solos da R.A.M -----	207
Figura 44 - Comparação da evolução tendencial da mobilidade populacional entre 1993 (POTRAM) e 2011 -----	208
Figura 45 - Zonas altas de Santo António. -----	210
Figura 46 - Perfil da estrada que serve o sítio da Barreira (Santo António) -	210
Figura 47 - Freguesias urbanas, semi-urbanas e rurais em 1991. -----	221
Figura 48 - Freguesias urbanas, semi-urbanas e rurais em 2001. -----	223
Figura 49 - Ocupação hoteleira – litoral Oeste da cidade do Funchal. -----	273
Figura 50 - Ruas que circundam o casco histórico e que estão a passar de ruas residenciais a eixos comerciais. -----	274
Figura 51 - Zona Velha da cidade. -----	276
Figura 52 - Esquema da organização espacial da cidade do Funchal -----	277
Figura 53 - Principais ruas de comércio e serviços da freguesia da Sé – Funchal. -----	287
Figura 54 - Principais Centros Comerciais localizados no centro do Funchal	288
Figura 55 - Reclames feitos por lojas de venda a retalho, no Diário de Notícias do Funchal – Janeiro de 1950. -----	295
Figura 56 - Ruas fechadas ao trânsito no centro da cidade do Funchal. -----	303
Figura 57 - Esquema da Cidade-Região do Funchal -----	308

Índice de Tabelas

	Páginas
Tabela 1 - Características demográficas das cidades de Câmara de Lobos, Machico e Santa Cruz -----	91
Tabela 2 - Características populacionais das freguesias urbanas da RAM (2011) -----	109
Tabela 3 - Grau de concentração populacional nas freguesias urbanas (2011) medido através do Índice de Gini -----	112
Tabela 4 - Características dos alojamentos e das famílias das freguesias urbanas da RAM (2011)-----	113
Tabela 5 - Distribuição da população por concelhos em 2011 -----	115
Tabela 6 - Distribuição dos alojamentos por concelho em 2011 -----	116
Tabela 7 - Número de alvarás concedidos para abertura de unidades funcionais – concelho da Calheta -----	146
Tabela 8 - Evolução demográfica por freguesia – concelho da Calheta (1950 – 2011)-----	150
Tabela 9 - Evolução da taxa de variação de famílias residentes – freguesias do concelho da Calheta (1970 -2011) -----	151
Tabela 10 - Evolução do número de alojamentos familiares – freguesias do concelho da Calheta (1970 – 2011)-----	152
Tabela 11 - Funções e unidades funcionais e datas em que foram concedidos os respectivos alvarás de funcionamento por freguesia – concelho de Santana (1990 – 2007) -----	154
Tabela 12 - Evolução da população – concelho de Santana (1950 – 2011)-----	158
Tabela 13 - Evolução do número de famílias residentes (1970 – 2011) freguesias do concelho de Santana -----	159
Tabela 14 - Evolução dos alojamentos familiares – Freguesias do concelho de Santana (1970 – 2011)-----	160
Tabela 15 - Evolução do número de alvarás concedidos para funcionamento de unidades funcionais – concelho do Porto Santo (1962 - 2009) -----	163

Tabela 16 -	Evolução do número de passageiros transportados em transportes públicos urbanos (1996 - 2009) -----	169
Tabela 17 -	Número de passageiros transportados em carreiras interurbanas na Madeira, entre 1996 e 2009 -----	172
Tabela 18 -	Passageiros desembarcados nos aeroportos da Madeira e do Porto Santo (1976 – 2009) -----	173
Tabela 19 -	Mercadorias descarregadas nos portos do Funchal, Porto Santo e Caniçal entre 1976 – 2009) -----	174
Tabela 20 -	Evolução da população nas freguesias urbanas na RAM (1950 – 2011). -----	179
Tabela 21 -	Evolução da população nos concelhos da RAM (2001 – 2011). -----	184
Tabela 22 -	Taxas de variação das famílias nas freguesias urbanas na RAM (1970 – 2011). -----	185
Tabela 23 -	Taxas de variação dos alojamentos familiares (1970 – 2011) nas freguesias urbanas -----	186
Tabela 24 -	Evolução da população nas freguesias do concelho do Funchal, (1950 – 2011) -----	189
Tabela 25 -	Taxas de variação das famílias nas freguesias do concelho do Funchal (1970 – 2011). -----	192
Tabela 26 -	Taxas de variação dos alojamentos (1970- 2011) nas freguesias do concelho do Funchal -----	193
Tabela 27 -	Evolução da população urbana por áreas intermunicipais (1950 - 2011).-----	196
Tabela 28 -	Quadro síntese das freguesias urbanas, semi-urbanas e rurais na RAM – Ano de 1991.-----	220
Tabela 29 -	Quadro síntese do número de freguesias urbanas, semi-urbanas e rurais na RAM – 2001 -----	222
Tabela 30 -	Quadro síntese das freguesias urbanas, semi-urbanas e rurais na RAM em 2011 -----	223
Tabela 31 -	Evolução do Índice de Envelhecimento nas freguesias do concelho do Funchal (1991 – 2011 -----	227
Tabela 32 -	População economicamente activa, por sectores de actividade em 2001, por concelhos – RAM -----	228

Tabela 33 -	Estrutura da população active em 1970, por concelhos – RAM -----	229
Tabela 34 -	Evolução das casas de uso secundário, por concelho, entre 1970 e 2001), na RAM -----	235
Tabela 35 -	Turismo em Espaço Rural na RAM (1995 – 2008). -----	241
Tabela 36 -	Evolução da existência de electricidade nos alojamentos familiares ocupados como residência habitual, entre 1951 e 2001.-----	248
Tabela 37 -	Evolução da existência de água canalizada nos alojamentos familiares ocupados como residência habitual, entre 1950 e 2001.-----	249
Tabela 38 -	Evolução da existência de instalações sanitárias nos alojamentos familiares ocupados como residência habitual, entre 1950 e 2001.-----	251
Tabela 39 -	Níveis de ensino atingidos nos concelhos da RAM em 2001. -----	255
Tabela 40 -	Aspectos económicos dos concelhos da Aglomeração Metropolitana em 2008-----	259
Tabela 41 -	Aspectos culturais dos concelhos da Aglomeração Metropolitana, em 2008 -----	260
Tabela 42 -	Actividade turística nos concelhos da Aglomeração Metropolitana em 2008. -----	261
Tabela 43 -	Funções e unidades funcionais de comércio e serviços – freguesias do concelho do Funchal (ano de 2009) -----	281
Tabela 44 -	Unidades funcionais por freguesia - concelho do Funchal (ano de 2009) -----	284
Tabela 45 -	Unidades Funcionais no concelho do Funchal (ano de 2009)-	293

Índice de Gráficos

	Página
Gráfico 1 - População residente nas freguesias urbanas (censo de 2011) ---	110
Gráfico 2 - Distribuição da população - freguesias urbanas do concelho do Funchal (2011). -----	111
Gráfico 3 - Índice de Gini aplicado às freguesias do concelho do Funchal -- -	112
Gráfico 4 Percentagem dos alojamentos e das famílias por agrupamento de freguesias urbanas (2011) -----	114
Gráfico 5 Número de unidades funcionais de comércio alimentar e datas em que foram concedidos os alvarás – Concelho da Calheta. ---	147
Gráfico 6 Serviços - Número de unidades funcionais em funcionamento e datas em que foram concedidos os respectivos alvarás a partir de 1988 - Concelho da Calheta.-----	147
Gráfico 7 Comércio em geral - Número de unidades funcionais em funcionamento e datas em que foram concedidos os respectivos alvarás – Concelho da Calheta. -----	148
Gráfico 8 Evolução das taxa de variação da população – freguesias do concelho da Calheta (1950 – 2011)-----	151
Gráfico 9 Evolução da taxa de variação das famílias residentes – freguesias do concelho da Calheta (1970 – 2011) -----	152
Gráfico 10 Evolução das taxas de variação dos alojamentos familiares – freguesias do concelho da Calheta (1970 – 2011) -----	153
Gráfico 11 Número de alvarás de unidades funcionais – Comércio alimentar - Freguesias do concelho de Santana. -----	155
Gráfico 12 Número de alvarás de unidades funcionais – Serviços - Freguesias do concelho de Santana. -----	156
Gráfico 13 Número de alvarás de unidades funcionais – Comércio em geral - Freguesias do concelho de Santana. -----	157
Gráfico 14 Evolução da população residente - concelho de Santana (1950 e 2011) -----	157
Gráfico 15 Evolução da taxa de variação da população residente por freguesia, no concelho de Santana (1950 – 2011) -----	158

Gráfico 16	Evolução das taxas de variação das famílias residentes - freguesias do concelho de Santana (1970 - 2011) -----	159
Gráfico 17	Evolução da taxa de variação dos alojamentos familiares - concelho de Santana (1970 – 2011) -----	160
Gráfico 18	Evolução do número de alvarás concedidos para abertura de unidades funcionais – Concelho do Porto Santo.-----	164
Gráfico 19	Número de passageiros desembarcados nos aeroportos da Madeira e do Porto Santo entre 1976 e 2009. -----	173
Gráfico 20	Mercadorias descarregadas nos portos do Funchal, Porto Santo e Caniçal. -----	174
Gráfico 21	Taxas de variação da população - freguesias urbanas da RAM, com excepção do concelho do Funchal, entre 1950 e 2011 ----	183
Gráfico 22	Comparação entre as taxas de variação da população, das famílias e dos alojamentos - freguesias do concelho do Funchal (1970-1991). -----	186
Gráfico 23	Comparação entre as taxas de variação da população, das famílias e dos alojamentos familiares (1991 - 2001) -----	187
Gráfico 24	Comparação entre as taxas de variação da população, das famílias e dos alojamentos nas freguesias urbanas (2001 e 2011). -----	187
Gráfico 25	Evolução das taxas de variação da população nas freguesias do concelho do Funchal (1950 – 2011) -----	192
Gráfico 26	Comparação entre as taxas de variação da população, das famílias e dos alojamentos nas freguesias do concelho do Funchal (1970 – 1991), -----	194
Gráfico 27	Comparação entre as taxas de variação da população, das famílias e dos alojamentos nas freguesias do concelho do Funchal (1991 – 2001) -----	195
Gráfico 28	Comparação entre as taxas de variação da população, das famílias e dos alojamentos nas freguesias do concelho do Funchal. (2001 – 2011), -----	195
Gráfico 29	Evolução da população urbana por áreas intermunicipais (1950 – 2011) -----	196
Gráfico 30	Evolução da população residente nas freguesias urbanas, semi-urbanas e rurais entre 1991 e 2011 na RAM -----	224

Gráfico 31	Evolução das áreas das freguesias rurais, semi-urbanas e urbanas entre 1991 e 2011, na RAM-----	224
Gráfico 32	Evolução do Índice de Envelhecimento nas freguesias da RAM, entre 1991 e 2001. -----	226
Gráfico 33	Comparação entre as percentagens da população activa no sector primário entre 1970 e 2001. -----	230
Gráfico 34	Comparação entre as percentagens da população activa no sector secundário entre 1970 e 2001. -----	230
Gráfico 35	Comparação entre as percentagens da população activa no sector terciário entre 1970 e 2001 -----	230
Gráfico 36	Evolução dos alojamentos de uso secundário, por concelho, entre 1970 e 2001 – R.A.M. -----	236
Gráfico 37	Distribuição dos alojamentos de uso secundário por freguesia – Concelho da Calheta (2001). -----	238
Gráfico 38	Distribuição dos alojamentos de uso secundário por freguesia - concelho de Santana (2001). -----	239
Gráfico 39	Evolução da distribuição de electricidade nos alojamentos familiares ocupados como residência habitual, entre 1950 e 2001 na RAM.-----	248
Gráfico 40	Evolução da existência de água canalizada dentro dos alojamentos familiares ocupados como residência habitual, na RAM, entre 1950 e 2001 -----	250
Gráfico 41	Evolução da existência de instalações sanitárias nos alojamentos familiares ocupados como residência habitual, na RAM, entre 1950 e 2001.-----	252
Gráfico 42	Percentagem do número de residentes que atingiram os vários níveis de ensino, por concelho na RAM, em 2001. -----	256
Gráfico 43	Número de empresas por município na Aglomeração Metropolitana. -----	259
Gráfico 44	Número de unidades funcionais por freguesias – concelho do Funchal (2009) -----	282
Gráfico 45	Número de unidades funcionais (serviços) – concelho do Funchal (2009) -----	283
Gráfico 46	Número de unidades funcionais (comércio a retalho) – concelho do Funchal (2009) -----	284

Gráfico 47	Densidade das unidades funcionais (concelho do Funchal) – (2009). -----	285
Gráfico 48	Índice “população residente/ unidades funcionais” (Pr/Uf) – freguesia do concelho do Funchal (ano de 2009). -----	286
Gráfico 49	Poder de compra per capita, por concelho, na RAM, entre 1993 e 2009.	309

Índice de Fotografias

	Página
Fotografia 1 Centro da cidade do Funchal (ano 2010) -----	81
Fotografia 2 Lugares habitados pelas famílias dos pescadores de Câmara de Lobos (1986) -----	88
Fotografia 3 Lugares habitados pelas famílias dos pescadores de Câmara de Lobos (1986)-----	88
Fotografia 4 Reabilitação da Rua Nova da Praia – Câmara de Lobos (2010) -	90
Fotografia 5 Reabilitação do Ilhéu – Câmara de Lobos (2010) -----	90
Fotografia 6 Reabilitação do centro histórico de Machico (2009) -----	91
Fotografia 7 Cidade de Santa Cruz (2010) -----	93
Fotografia 8 Largo do Poço – Câmara de Lobos -----	95
Fotografia 9 Cidade de Santana (2010)-----	101
Fotografia 10 Centro da cidade do Porto Santo (2010)-----	103
Fotografia 11 Rua Gonçalves Zarco – Porto Santo -----	104
Fotografia 12 Percurso ao longo de uma levadas que atravessa a floresta laurissilva -----	124
Fotografia 13 Antigo caminho pedestre (Caminho Real) -----	134
Fotografia 14 Porto do Funchal em 2010 -----	135
Fotografia 15 Cais de São Jorge -----	137
Fotografia 16 Baía do Funchal (1907 – 1911) -----	199
Fotografia 17 Vista oeste da cidade do Funchal – Sítio da Americana (anterior a 1919) -----	200
Fotografia 18 Freguesia periférica do centro do Funchal (Santo António) - ano de 1936 -----	201
Fotografia 19 O Funchal a meados do século XX -----	201

Fotografia 20	Expansão urbana – freguesias de Santo António e de São Roque – zonas altas da cidade do Funchal (2010) -----	209
Fotografia 21	A nova via rápida que está a ser construída à cota 500 -----	214
Fotografia 22	Paisagem rural da Ilha da Madeira -----	232
Fotografia 23	Praia artificial e marina - Vila da Calheta (2010) -----	253
Fotografia 24	Renovação urbana – area litoral da Vila do Porto Moniz -----	254
Fotografia 25	Zona alta da freguesia de Santo António -----	268

ANEXOS

Anexo 1 - Funções e unidades funcionais – Concelho da Calheta

		Número de unidades funcionais em funcionamento e datas em que foram concedidos os respectivos alvarás											
	Funções	Freguesia da Calheta				Arco da Calheta				Estreito da Calheta			
		Até 1988	1989 - 1999	2000 - 2004	> 2004	Até 1988	1989 - 1999	2000 - 2004	> 2004	Até 1988	1989 - 1999	2000 - 2004	> 2004
	Mercearia	6	2	-	-	6	3	1	-	2	3		
	Minimercado	-	-	1	1	-	-	-	1		2	1	
	Talho											1	
	Venda de produtos agrícolas e frutas	-	-	1	1	-	-	-	2				
	Total	6	2	2	2	6	3	1	3	2	5	2	0
	% em relação ao total de unidades funcionais.	35,2	7,1	5,7	4,6	26,1	16,7	7,6	15,8	28,5	50,0	15,3	0
		Freguesia da Calheta				Arco da Calheta				Estreito da Calheta			
	Funções	Até 1988	1989 - 1999	2000 - 2004	> 2004	Até 1988	1989 - 1999	2000 - 2004	> 2004	Até 1988	1989 - 1999	2000 - 2004	> 2004
	Hotel/hospedaria	-	2	-	-	-	-	-	1		1		
	Taberna	4	-	-	-	12	2	-	-	2	3		
	Snack-Bar/Bar	4	8	6	10	2	8	4	3	3		4	
	Restaurante	1	2	2	6	-	1	-	3				
	Quiosque/cafetaria	-	-	2	2	-	-	-	1				
	Pastelaria	2		1	2	3		-	-				
S e r v i ç o s	Escritórios de contabilidade	-	-	2	1	-	1	-	-			1	
	Companhia de Seguros	-	-	1	-	-	-	-	-				
	Prestação de serviços de consultadoria e Gestão de Empresas	-	1	-	-	-	-	-	-				
	Escritório forense	-	1	2	-	-	-	-	-				
	Gabinete de arquitectura	-	-	-	1	-	-	-	-				
	Gabinete de Projectos de Engenharia	-	-	-	1	-	-	-	-				
	Agência Funerária	-	2	-	-	-	-	-	-				
	Cabeleireiro e esteticista	-	2	2	2	-	1	1	1			1	
	Bancos	-	1	2	-	-	-	1	-			1	
	Consultório médico	-	-	-	-	-	-	-	-			1	
	Consultório de fisioterapia	-	-	1	1	-	-	-	-				
	Clínica de medicina dentária	-	-	2	-	-	-	-	-				
	Ginásio	-		1	-	-	-	-					1
	Agência de Viagens	-	1	1	1	-	-	-	-				
	Escola de condução	-	-	2	-	-	-	-	-				
	Fotógrafo	-	-	1	1	-	-	-	1				
	Lavandaria e engomadoria	-	-	-	1	-	-	-	-				
	Total serviços	11	20	28	29	17	13	6	10	5	4	8	1
	% em relação ao total	64,8	71,6	80	65,9	73,9	72,2	46,2	52,6	71,5	40,0	61,6	50

	Freguesias	Freguesia da Calheta				Arco da Calheta				Estreito da Calheta			
	Funções	Até 1988	1989 - 1999	2000 - 2004	> 2004	Até 1988	1989 - 1999	2000 - 2004	> 2004	Até 1988	1989 - 1999	2000 - 2004	> 2004
Comércio	Comércio de cozinhas e casas de banho	-	1	-	-	-	-	-	-				
	Loja de Ferragens	-	1	-	-	-	-	2	-				
	Comércio de artigos náuticos	-	-	-	2	-	-	-	-				
	Venda de material informático	-	1	1	-	-	-	-	-				
	Retrosaria	-	1	1	-	-	-	-	-				
	Farmácia	-	-	-	1	-	-	1	-			1	
	Instalações e venda de material eléctrico	-	-	-	-	-	-	-	2				
	Mediação imobiliária	-	-	-	1	-	-	-	-		1		1
	Stand de veículos/venda de pneus	-	1	2	1	-	1	1	2				
	Comércio de artigos para casa, móveis e decoração	-	1	-	-	-	-	1	-			1	
	Comércio electrodomésticos											1	
	Venda de motos e bicicletas	-	-	-	2	-	-	-	-				
	Papelaria	-	-	-	1	-	-	-	-				
	Nutrição e dietética	-	-	-	1	-	-	-	-				
	Artigos desportivos	-	-	-	1	-	-	-	-				
	Venda de acessórios de automóvel	-	-	-	1	-	1	-	-				
	Comércio de tintas	-	-	-	-	-	-	-	1				
	Salão de jogos	-	-	-	1	-	-	-	-				
	Ourivesaria, bijutaria, artigos regionais	-	-	-	1	-	-	-	-				
	Gestão de suportes publicitários	-	-	-	-	-		1	-				
	Sapataria	-	-	1		-	-	-	-				
	Comércio e reparação de máquinas eléctricas	-				-	-	-	1				
	Total Comércio	0	6	5	13	0	2	6	6	0	1	3	1
	% em relação ao total	0	21,3	14,3	29,5	0	11,1	46,2	31,6	0	10	23,1	50%
	Total	17	28	35	44	23	18	13	19	7	10	13	2

Fonte: Câmara Municipal da Calheta (Março de 2009)

Anexo 2 - Funções e unidades funcionais – Concelho da Calheta

		Número de unidades funcionais em funcionamento e datas em que foram concedidos os respectivos alvarás											
	Freguesias	Ponta do Pargo				Prazeres				Fajã da Ovelha			
	Funções	Até 1988	1989-1999	2000 - 2004	>2004	Até 1988	1989-1999	2000-2004	> 2004	Até 1988	1989-1999	2000-2004	> 2004
	Mercearia	4	1	-	-	-	1	-	-	5	-	-	-
	Talho	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Minimercado	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	1
	Total	4	1	1	0	0	1	0	0	5	0	1	1
	Total %	36,3	8,3	14,3	0	0	12,5	0	0	33,4	0	14,2	20
	Residencial/ Estalagem/ Hotel	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-
	Casa de Hóspedes	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Bar/ Snack-Bar	1	5	1	-	1	5	3	1	1	3	2	2
	Taberna	4	-	-	-	3	-	-	1	8	-	-	-
	Casa de Pasto	2	1	-	-	1	-	-	-	1	-	-	-
	Casa de Chá	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-
	Restaurante	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Pastelaria	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-
Serviços	Banco	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Escritório	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
	Cabeleireiro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
	Consultório Médico	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Agência funerária	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	1	-
	Ginásio	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	7	7	5	0	5	7	3	3	10	4	5	4
	Total %	63,6	58,3	71,4	0	100	87,5	75,0	75,0	66,6	100	71,5	80
Comércio	Comércio a retalho de tecidos	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Farmácia	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-
	Pronto-a-Vestir	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-
	Comércio de electrodomésticos	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	-	-
	Móveis e artigos de decoração	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Imobiliária	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Loja de equipamentos, e montagem de piscinas	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-
	Stands de vendas de veículos	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	0	4	1	2	0	0	1	1	0	0	1	0
	Total %	0	33,4	14,3	100	0	0	25	25	0	0	14,3	0
	Total	11	12	7	2	5	8	4	4	15	4	7	5

Fonte: Câmara Municipal da Calheta (2009).

Anexo 3 - Funções e unidades funcionais – Concelho da Calheta

		Número de unidades funcionais em funcionamento e datas em que foram concedidos os respectivos alvarás							
	Freguesias	Jardim do Mar				Paul do Mar			
	Funções	Até 1988	1989-1999	2000-2004	>2004	Até 1988	1989-1999	2000-2004	>2004
Comércio alimentar	Mercearia	1	-	-	-	-	-	-	-
	Casa de Pasto	-	-	-	-	1	-	-	-
	Minimercado	-	-	-	-	-	-	2	-
	Total	1	0	0	0	1	0	2	0
	Total %	50	0	0	0	25	0	22,3	0
Serviços	Snack-Bar/Bar	-	1	-	1	-	1	3	2
	Taberna	1	-	-	-	3	1	-	-
	Restaurante	-	-	-	1	-	-	-	1
	Pastelaria	-	-	-	-	-	-	-	1
	Hotel	-	-	1	-	-	-	-	-
	Residencial	-	-	-	-	-	-	1	-
	Aparthotel	-	-	-	-	-	-	1	-
	Banco	-	-	-	-	-	-	1	-
	Agência Funerária	-	-	-	-	-	-	-	-
	Cabeleireiro	-	-	-	-	-	-	-	-
	Escritório de Promoção Imobiliária	-	-	-	1	-	-	-	-
	Total	1	1	1	3	3	2	6	4
	Total %	50	100	100	100	75	100	66,6	100
Comércio	Bazar	-	-	-	-	-	-	1	-
	Pronto-a-vestir	-	-	-	-	-	-	-	-
	Total	0	0	0	0	0	0	1	0
	Total %	0%	0%	0%	0%	0%	0%	11,1 %	0
	Total	2	1	1	3	4	2	9	4

Fonte: Câmara Municipal da Calheta (Março de 2009).

Anexo 4 – Funções e unidades funcionais – freguesias do concelho de Santana

Serviços		Número de unidades funcionais e datas em que foram concedidos os alvarás e que ainda estão a funcionar												Total 1990	Total 2007
		Faial		São Roque do Faial		Santana		Ilha		São Jorge		Arco de São Jorge			
		1990	2007	1990	2007	1990	2007	1990	2007	1990	2007	1990	2007		
C. Alimentar	Padaria	-	1	-	-	1	2	-	-	1	2	-	1	2	6
	Supermercado	2	1	2	-	9	6	-	-	2	3	4	4	19	14
	Total	2	2	2	0	10	8	0	0	3	5	4	5	21	20
Serviços	Pastelaria	-	1	-	-	1	1	-	-	-	1	-	1	1	4
	Restaurantes	3	8	-	-	3	11	-	-	1	2	-	-	7	21
	Hotéis	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	1	1
	Companhia de Seguros	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	1	1
	Praça de Táxis	1	1	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	2	
	Bancos	-	-	-	-	2	5	-	-	1	1	-	-	3	6
	Escola de Condução	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	1	2
	Cabeleireiro	-	1	-	-	1	5	-	-	-	2	-	-	1	8
	Policlínica	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	1	1
	Creche	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	0	1
	Gabinete de Contabilidade	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	0	1
	Gabinete de Advocacia	-	-	-	-	1	2	-	-	-	-	-	-	1	2
	Fotógrafo	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	1	1
	Consultório Médico	-	1	-	-	-	1	-	-	1	-	-	-	1	2
	Consultório Veterinário	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	0	2
Total	4	12	0	0	13	35	0	0	3	7	1	1	21	55	
Comércio Geral	Posto de abastecimento de combustível	-	-	-	-	1	2	-	-	1	1	-	-	2	3
	Papelaria	-	-	-	-	1	2	-	-	1	-	-	-	2	2
	Pronto-a-vestir	-	-	-	-	6	10	-	-	-	1	1	-	7	11
	Sapataria	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	1	1
	Florista	-	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	1	1
	Loja de Ferragens	-	-	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-	2	2
	Loja de Electrodoméstico	1	1	-	-	2	2	-	-	3	3	-	-	6	6
	Ourivesaria	-	-	-	-	1	1	-	-	-	1	-	-	1	2
	Loja de Souvenirs	-	-	-	-	1	1	-	-	1	1	-	-	2	2
	Farmácia	1	1	-	-	1	1	-	-	1	1	-	-	3	3
	Stand de Automóveis	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-	0	2
	Casa dos Óculos	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	0	1
Total	2	2	0	0	17	25	0	0	7	9	1	0	27	36	
Total por freguesia e por ano	8	16	2	0	40	68	0	0	13	21	6	6	69	111	
Taxa de Variação	100		- 100		70		0		61,5		0		60,9		

Número de alvarás concedidos para abertura de unidades funcionais em 1990 e 2007 – freguesias do concelho de Santana.

Fonte: Câmara Municipal de Santana (Março de 2009).

Anexo 5 - Funções e unidades funcionais – Concelho do Porto Santo (1962 – 2009)

Unidades Funcionais		Número de unidades funcionais e datas em que foram concedidos os alvarás para o seu funcionamento – Porto Santo					Total
		1962 - 1970	1971 -1980	1981 -1990	1991 - 2000	>2001	
Comércio alimentar	Mercearia	2	1	7	1	1	12
	Supermercado/minimercado	-	-	-	2	1	3
	Talho	-	2	3	-	-	5
	Adega	-	1	-	-	2	3
	Total	2	4	10	3	4	23
Serviços	Hotel	1	1	-	2	2	6
	Hotel/Apartamento	-	-	-	2	-	2
	Pensão/Residencial	-	3	2	1	2	8
	Alojamento turístico	-	-	-	-	1	1
	Casa para pernoitar	1	-	-	-	-	1
	Casa de chá	-	-	-	-	1	1
	Snack-Bar/Bar/Café	9	7	26	24	21	87
	Padaria/Pastelaria	-	-	1	1	1	3
	Restaurante/Pastelaria	6	9	6	8	10	39
	Taberna	3	5	5	1	-	14
	Bar/Disoteca/Disco-Pub	-	-	3	1	-	4
	Bar/Gelataria	-	-	-	2	-	2
	Agência de Viagens	-	-	1	1	-	2
	Escritório	-	-	-	2	6	8
	Cabeleireiro	-	1	1	1	-	3
	Clínica de Talassoterapia	-	-	-	-	1	1
	Total	20	26	45	46	45	182
Comércio	Lavandaria	-	-	-	1	-	1
	Farmácia	-	-	-	1	-	1
	Comércio	-	-	-	17	49	66
	Comércio de auto-acessórios	-	-	-	1	-	1
	Comércio de venda de equipamentos de incêndios	-	-	-	1	-	1
	Loja de venda de mobília	-	-	-	-	1	1
	Comércio de produtos Alimentares	-	-	-	-	1	1
	Total	0	0	0	21	51	72
Total de unidades funcionais		22	30	55	70	100	277

Fonte : Câmara Municipal do Porto Santo (levantamento de dados em Maio de 2009).

Anexo 6 – Índice de envelhecimento da população residente, por freguesias na RAM (1991 – 2001)

Concelhos	Freguesias	1991	2001	Concelhos	Freguesias	1991	2001
Porto Moniz	Achadas da Cruz	29,6	97,9	São Vicente	Boaventura	44,1	121,1
	Porto Moniz	71,6	143,5		Ponta Delgada	74,2	101,2
	Rib. da Janela	117,3	235,7		São Vicente	65,7	124,1
	Seixal	58,3	104,1	Machico	Porto da Cruz	70,5	115,3
Santa Cruz	Sto. António Serra	55,4	93,1		Sto. António Serra	48,5	76,2
Santana	Arco São Jorge	66,7	158,2				
	Faial	70,5	137,2				
	Santana	51,6	114,1				
	São Jorge	73,7	144,7				
	São Roque Faial	61,1	106,9				
	Ilha	49,2	131,5				

Fonte: DRE

Anexo 7 - Índice de envelhecimento da população residente, por freguesias na RAM (1991 e 2001)

Concelhos	Freguesias	1991	2001	Concelhos	Freguesias	1991	2001
Câmara de Lobos	C. das Freiras	31,8	46,3	Ribeira Brava	Campanário	50,2	73,2
	Est. C. Lobos	23,5	34,8		Rib. Brava	62,0	76,9
	Q. Grande	28,8	43,1		Serra de Água	69,3	96,8
	Jardim da Serra	-	38,6		Tabua	94,7	114,7
Calheta	Arco da Calheta	79,9	103,7	Ponta do Sol	Ponta do Sol	78,4	94,4
	Calheta	89,8	131,5		Canhas	57,6	73,4
	Est. Calheta	71,2	121,2		Madalena do Mar	69,9	82,1
	Jardim do Mar	115,0	172,2				
	Paul do Mar	51,1	71,4				
	Ponta do Pargo	95,7	137,1				
	Prazeres	67,2	156,4				
	Fajã da Ovelha	83,0	173,2				

Fonte: DRE

Anexo 8 - Índice de envelhecimento da população residente, por freguesias na RAM (1991 e 2001), com excepção do concelho do Funchal

Concelhos	Freguesias	1991	2001	Concelhos	Freguesias	1991	2001
Câmara de Lobos	Câmara de Lobos	20,0	30,6	Santa Cruz	Camacha	36,8	45,9
Machico	Água de Pena	34,9	58,3		Canico	49,7	43,6
	Canical	16,7	27,2		Gaula	67,3	94,7
	Machico	37,2	57,8		Santa Cruz	57,5	78,6

Fonte: DRE

Anexo 9 - Características das freguesias urbanas, semi-urbanas e rurais da RAM (1991)

Concelho	Freguesias Urbana	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop.	Freg. semi-urbana	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop.	Freg. Rurais	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop.	Total
Calheta	Calheta	3209	23,47	136,7	Arco Calheta	3605	14,70	245,2	Prazeres	713	10,03	71,1	
					Est. Calheta	1734	14,32	121,1	Fajã Ovelha	1340	22,16	62,4	
					Jardim Mar	204	0,74	275,6	Pta. Pargo	1349	24,71	54,6	
					Paul do Mar	851	1,40	607,8					
Tot. pop.		3209		136,7		6394		205,2		3402		59,7	13005
To. área			23,47				31,16				56,90		111,53
Câmara de Lobos	C. de Lobos	15097	7,74	1950,5	Curral Freiras	2324	25,03	92,8					
	E. C. Lobos	12151	15,23	797,8	Qta. Grande	1904	4,14	459,9					
Tot. pop.		27248		1186,2		4228		144,9					31476
Tot. área			22,97				29,18						52,15
Funchal	I.C. Maria	8943	1,36	6575,7									
	Monte	8033	18,59	432,1									
	S. Luzia	7307	1,34	5452,98									
	S. M. Maior	19357	4,86	3982,9									
	S. António	21475	22,17	968,6									
	S. Gonçalo	7843	7,06	1110,9									
	S. Martinho	19828	7,97	2487,8									
	São Pedro	9917	1,49	6655,7									
	S. Roque	9528	7,50	1270,4									
	Sé	3172	3,81	832,5									
Tot. pop.		115403		1515,4									115403
To. área			76,15										76,15
Machico	Machico	11916	17,49	681,3	Canical	3586	11,84	302,8					
					Porto Cruz	3209	25,22	127,2					
					Água de Pena	1806	5,15	350,6					
					S. Ant. Serra	1499	8,61	174,1					
Tot. pop.		11916		681,3		10100		198,7					22016
To. área			17,49				50,82						68,31
Pta. Sol	Pta Sol	4209	27,46	153,2	Canhas	3875	16,66	253,6					
					Mad. do Mar	672	2,07	324,6					
Tot. pop.		4209		153,2		4547		242,7					8756
To. área			27,46				18,73						46,19
Porto Moniz	P. Moniz	2004	20,21	99,1					Ach. Cruz	302	7,88	38,32	
									Rib. Janela	387	18,48	20,9	
									Seixal	739	36,37	20,3	
Tot. pop.		2004		99,1						1428		22,7	3432
To. área			20,21								62,73		82,94
Ribeira Brava	Rib. Brava	6067	18,47	328,4	Campanário	4495	11,74	382,8	Serra Água	1475	24,14	61,1	
					Tabua	1133	11,05	102,5					
Tot. pop.		6067		328,4		5628		246,9		1475		61,1	13170
To. área			18,47				22,79				24,14		65,40
Santa Cruz	S. Cruz	6121	28,04	218,3	Gaula	2908	6,95	418,4	S. Ant. Serra	1007	14,75	68,3	
	Canico	6876	11,99	573,4	Camacha	6553	19,77	331,4					
Tot. pop.		12997		324,6		9461		354,1		1007		68,3	23465
To. área			40,03				26,72				14,75		81,50
Concelho	Freguesias Urbana	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop.	Freg. semi-urbana	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop.	Freg. Rurais	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop.	Total

Santana	Santana	3892	19,02	204,6	Faial	2264	24,03	94,2	Ilha	480	14,19	33,8	
					S. Jorge	2010	19,34	103,9	S. R. Faial	1011	15,61	64,7	
					Arco S. Jorge	645	3,38	190,8					
Tot. pop.		3892		204,6		4919		105,2		1491		50,0	10302
Tot. área			19,02				46,75				29,80		95,57
S. Vic.	S. Vicente	3962	44,14	89,7	Boaventura	2300	25,30	90,9					
					P. Delgada	1433	9,39	152,6					
Tot. pop.		3962		89,7		3733		107,6					7695
Tot. área			44,14				34,69					7,87	78,83
P. Santo	Porto Santo	4706	42,45	110,8									
Tot. pop.		4706		110,8									4706
Tot. área			42,45										42,45

Fonte: INE (censos de 1991).

Anexo 10 - Características demográficas das freguesias urbanas, semi-urbanas e rurais da RAM (2001)

Concelho	Freg. Urbana	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop.	Freg. Semi urbana	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop.	Freg. Rurais	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop.	Total
Calheta	Calheta	3105	23,47	132,3	A. Calheta	3241	14,70	220,4	Prazeres	672	10,03	66,9	
					J. Mar	252	0,74	340,5	F. Ovelha	1016	22,16	45,8	
					E. Calheta	1630	14,32	113,8	Pta. Pargo	1145	24,71	46,3	
					Paul Mar	885	1,40	632,1					
Tot. pop.		3105		132,3		6008		192,8		2833		49,7	11 946
Total área			23,47				31,16				56,90		111,53
Câmara de Lobos	C. Lobos	16842	7,74	2175,9	Q. Grande	2156	4,14	520,7	C. Freiras	1673	25,03	66,8	-
	E. C. Lobos	10236	7,87	1300,6	J. Serra	3707	7,36	503,6	-	-	-	-	-
Total pop.		27078		1734,6		6008				1673		66,8	34614
Total área			15,61				11,50				25,03		52,14
Funchal	I. C. Maria	6951	1,36	6436,11									
	Monte	7444	18,59	400,4									
	Sta. Luzia	6695	1,34	5110,6									
	S. M. Maior	13968	4,86	2874,1									
	St. António	21931	22,17	989,2									
	S. Gonçalo	7232	7,06	1024,3									
	S. Martinho	20637	7,97	2589,3									
	S. Pedro	7681	1,49	5155,0									
	S. Roque	9274	7,50	1236,5									
	Sé	2148	3,82	562,3									
Total pop.		103 961		1365,2									103 961
Total área			76,15										76,15
Machico	Machico	11947	17,49	683,0	Canical	3893	11,84	328,8					
					P. Cruz	2793	25,22	110,7					
					Ág. Pena	1759	5,15	341,5					
					S. A. Serra	1355	8,61	157,4					
Total pop.		11947		683,0		9800		192,8					21747
Total área			17,49				50,82						68,31
Pta do Sol	Ponta Sol	4224	27,46	153,8	Canhas	3214	16,66	192,9					
					Mad .Mar	687	2,07	331,8					
		4224		153,8		3901		208,3					8125
Total área			27,46				18,73						46,19
Porto Moniz	Porto Moniz	1700	20,21	84,1					A. Cruz	220	7,88	27,9	
									Rib.Janela	291	18,48	15,7	
									Seixal	716	36,37	19,7	
Total pop.		1700		84,1						1227		19,5	2927
Total área			20,21								62,73		82,94
Ribeira Brava	Rib. Brava	5941	18,48	321,6	Campanário	4131	11,74	351,8	S. d'Água	1317	24,14	54,5	
					Tabua	1105	11,05	100,0					
Total pop.		5941		321,6		5236		229,7		1317		54,5	12494
Total área			18,48				22,79				24,14		65,41

Rede Urbana e Desenvolvimento na Região Autónoma da Madeira

Concelho	Freg. Urbana	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop.	Freg. Semi urbana	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop.	Freg. Rurais	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop.	Total
Santa Cruz	Sta. Cruz	6070	28,04	216,4	Gaula	3092	6,95	444,9	S A. Serra	982	14,75	66,5	
	Caniço	11586	11,99	966,3	Camacha	7991	19,77	404,2					
Total pop.		17656		441,1		11083				982		66,5	29721
Total área			40,03				26,72				14,75		81,50
Santana	Santana	3439	19,02	180,8	Arco S. Jorge	509	3,38	150,6	Ilha	358	14,19	18,39	
									Faial	1961	24,03	56,49	
									S.Jorge	1610	19,34	54,98	
									S. R. Faial	927	15,61	35,12	
Total pop.		3439				509		150,6		4856		66,4	8804
Total área			19,02				3,38				73,17		95,57
S. Vicente	S.Vicente	3336	44,14	75,6	Pta. Delgada	1325	9,39	141,1	Boaventura	1537	25,30	60,7	
Tot. pop.		3336				1325		141,1		1537		60,7	6198
Total área			44,14				9,39				25,30		78,83
Porto Santo	Porto Santo	4474	42,45	105,4									
Total pop.		4474		105,4									4474
Total área			42,45										42,45

Fonte: INE (Censos de 2001).

Anexo 11 - Características demográficas das freguesias urbanas, semi-urbanas e rurais da RAM (2011)

Concelhos	Freg. Urbana	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop.	Freg. Semi urbana	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop.	Freg. Rurais	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop.	Total
Calheta	Calheta	3160	23,47	134,6	A. Calheta	3168	14,70	215,5	Prazeres	704	10,03	70,1	
					J. Mar	203	0,74	274,3	F. Ovelha	899	22,16	40,5	
					E. Calheta	1605	14,32	112,1	Pta. Pargo	909	24,71	36,7	
					Paul Mar	871	1,40	622,1					
Tot. pop.		3160				5847				2512			11519
Total área			23,47				31,16				56,90		111,53
Câmara de Lobos	C. Lobos	17978	7,74	2322,7	Q. Grande	2099	4,14	507,0					-
	Est C. Lobos	10263	7,87	1304,1	J. Serra	3318	7,36	450,8	-	-	-	-	
					C. Freiras	2001	25,03	79,9					
Total pop.		28241				7418							35659
Total área			15,61				36,53						52,14
Concelhos	Freg. Urbana	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop. (Hab/K m²)	Freg. Semi urbana	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop. (Hab/K m²)	Freg. Rurais	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop. (Hab/K m²)	Total
Funchal	I. C. Maria	6226	1,36	4577,9									
	Monte	6696	18,59	360,2									
	Sta. Luzia	5875	1,34	4384,3									
	S. M. Maior	13387	4,86	2754,5									
	St. António	27437	22,17	1237,5									
	S. Gonçalo	6566	7,06	930,0									
	S. Martinho	26464	7,97	3320,4									
	S. Pedro	7288	1,49	4891,2									
	S. Roque	9412	7,50	1254,9									
	Sé	2664	3,82	697,3									
Total pop.		112 015											112 015
Total área			76,15										76,15
Machico	Machico	11249	17,49		Canical	3921	11,84	331,1					
					P. Cruz	2597	25,22	102,9					
					Ág. Pena	2437	5,15	473,2					
					S. A. Serra	1599	8,61	185,7					
Total pop.		11249				10554							21803
Total área			17,49				50,82						68,31
Pta do Sol	Ponta Sol	4575	27,46	166,6	Canhas	3762	16,66	225,8					
					Madal. Mar	516	2,07	249,2					
Total pop.		4575				4278							8853
Total área			27,46				18,73						46,19
Porto Moniz	Porto Moniz	1667	20,21						A. Cruz	161	7,88		
									R. Janela	229	18,48		
									Seixal	654	36,37		
Total pop.		1667								1044			2711
Total área			20,21								62,73		82,94

Rede Urbana e Desenvolvimento na Região Autónoma da Madeira

Concelhos	Freg. Urbana	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop.	Freg. Semi urbana	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop.	Freg. Rurais	Nº Pop.	Área Km²	Dens. Pop.	Total
Ribeira Brava	Rib. Brava	6585	18,48	356,3	Campanário	4579	11,74	390,0	S. d'Água	1048	24,14	43,4	
					Tabua	1150	11,05	104,0					
Total pop.		6585				5729				1048			13362
Total área			18,48				22,79				24,14		65,41
Santa Cruz	Sta. Cruz	7234	28,04	257,9	Gaula	4024	6,95	578,9	S A. Serra	935	14,75	63,3	
	Canico	23361	11,99	1948,3	Camacha	7464	19,77	377,5					
Total pop.		30595				11488				935			43018
Total área			40,03				26,72				14,75		81,50
Santana	Santana	3271	19,02		Arco S. Jorge	416	3,38	123,0	Ilha	256	14,19	18,0	
									Faial	1623	24,03	67,5	
									S.Jorge	1493	19,34	77,2	
									S. R. Faial	736	15,61	47,1	
Total pop.		3271				416				4108			7795
Total área			19,02				3,38				73,17		95,57
S. Vicente	S.Vicente	3136	44,14	71,0	Pta. Delgada	1359	9,39	144,7	Boaventura	1226	25,30	49,0	
Tot. pop.		3136				1359				1226			5721
Total área			44,14				9,39				25,30		78,83
Porto Santo	Porto Santo	5482	42,45	129,1									
Total pop.		5482											5482
Total área			42,45										42,45

Fonte: INE (Censos de 2011- dados preliminares).

Anexo 12

Unidades funcionais de comércio e serviços - freguesias do concelho do Funchal

Funções	Unidades Funcionais										
	Sé	Sta Maria Maior	S. Pedro	Sta Luzia	São Gonçalo	São Roque	Imac Cor. Maria	Sto. António	S. Martinho	Monte	Total
Snack-Bares/Bares/Cafés/Pub/ cervejaria/cafetarias	130	103	40	30	16	15	27	76	103	27	567
Restaurante/Casa de Pasto	56	39	12	4	7	4	7	28	77	11	245
Talho	-	3							1		4
Pastelaria	30	18	7	4	1	4	4	8	24	3	103
Padaria/boutique de pão/fabricao de bolachas /fabricao de bolos	6	1	3	5	2	4	2	12	12	-	47
Peixaria	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Gelataria	2		3	1			1	2	3		12
Mercearia/Frutaria/ Produtos hortícolas	7	20	5	10	3	8	10	13	10	5	91
Supermercado/minimercado /Hipermercado	7	5	4	1	1	3	-	5	14	-	40
Cash and Carry/take away	1	-	-	-	2	2	-	-	1	-	6
Hotéis/ Hotéis Apartamentos/Albergarias/P ensão/ estalagem/ Moradias Turísticas	23	8	10	3	1	-	-	.	40	2	87
Casa de Chá	1				2			2	3		8
Cyber café/discoteca	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	3
Agência de Viagens	31	5	3	1			-	3	14	1	58
Venda de prod. alimentares/ Prod naturais e dietéticos/ ervanária/ prod. isotéricos / prod. farmacêuticos	10	1	3	3	-	-	1	3	1	-	22
Pronto-a-vestir/ Roupa interior/ comércio não especificado/ acessórios de moda/bijutarias/loja geral	152	15	18	14	2	2	1	21	40	-	265
Sapataria /chapelaria /malas e afins	40	8	5	6	-	1	-	3	11	-	75
Ourivesaria /Relojoaria	44	2	4	-	-	-	-	2	5		57
Artigos desportivos/ Artigos náuticos/ artigos de campismo/artigos ortopédicos	14	4	2	4	-	-	1	2	3	-	30
Stand de automóveis/de motos/ bicicletas e acessórios/injectoras/ pneus	12	12	17	5	2	3	12	6	19	2	90
Manutenção industrial	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
Bancos	21	4	3	-	2	2	1	6	12	-	51
Farmácia/ Parafarmácia	10	2	3	-	1	2	2	2	5	1	28
Painéis solares/ ar condicionado	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2
Informática/ reparação computadores/audiovisuais e informática	21	5	7	5	-	-	-	3	6		47
Telecomunicações/ serviços informativos /internet/equipamento electrónico	15	2	2	-	-	-	-	-	8	-	27
Artigos de decoração e do lar/ bricolage/ tapeçarias/ têxteis do lar	28	2	12	9	-	1	2	10	28	-	92

Rede Urbana e Desenvolvimento na Região Autónoma da Madeira

	Sé	Sta Maria Maior	S. Pedro	Sta Luzia	São Gonçalo	São Roque	Imac Cor. Maria	Sto. António	S. Martinho	Monte	Total
Electrodomésticos/cozinhas/ equipamento sanitário/material eléctrico/ iluminação	22	6	-	5	-	2	-	-	-	2	37
Artigos regionais/ garrafeira/loja de bordados/loja de vinhos/ produtos em pele	34	13	4	1	-	-	1	2	31	4	90
Casa de vinhos	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Móveis/ equip. escritório/equip. hoteleiro	26	2	8	3	1	4	4	3	15	-	66
Retrosaria	4	-	1	-	-	-	-	-	-	-	5
Antiquário/ Agência leilões	2	-	6	-	-	-	-	-	-	-	8
Jogos de aposta/ vídeo de jogos/ salão de jogos/clube de vídeo	10	5	-	1	-	1	2	3	2	1	25
Livraria/papelaria/ actividades educativas/	10	7	9	4	-	1	3	3	3	-	40
jornais e revistas/tabacaria/ embalagens de papel	22	2	6	3	-	1	1	2	8	-	45
Brindes e artigos publicitários	2	-	1	-	1	1	-	2	1	-	8
Instrumentos Musicais/ discos	3	-	-	1	-	-	-	-	1	-	5
Artigos pirotécnicos	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1
Comércio de animais e plantas	6	5	2	3	1	2	1	3	10	-	33
Artigos religiosos	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	2
Produtos para idosos	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Loja de brinquedos	2	-	-	-	-	-	-	2	1	-	5
Louças/ bijuterias/ artigos de barro	2	1	-	-	1	-	-	2	2	-	8
Loja de tecidos	4	-	1	-	1	1	-	-	-	-	7
Loja de óptica/aparelhos auditivos	17	-	1	-	-	-	-	2	2	-	22
Perfumaria e cosmética	11	-	2	-	-	-	-	2	4	-	19
Combustíveis/ Gás/ Ar condicionado	-	3	4	2	1	1	-	2	1	-	14
Ferragens e materiais de construção civil/ Instalações Eléctricas/ equip. piscinas/ equip. jardim/ acessórios pás de água.	12	6	9	3	4	4	4	11	13	3	69
Venda de adubos químicos/pesticidas	1	-	-	1	-	-	-	-	-	-	2
Artigos eróticos	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Venda de molduras	2	-	-	-	-	-	1	-	1	-	4
Cabeleireiro/instituto de beleza	59	6	14	5	1	4	1	13	16	1	120
Barbearia	4	-	1	-	-	-	-	-	2	-	7
Salão de massagens e estética/Clinica unhas/ Inst. de beleza	13	2	5	1	-	-	-	1	3	-	25
Próteses dentárias/medicina dentária/clínica dentária	31	2	3	-	-	-	-	1	-	-	37
Escritórios/escritórios de engenharia e de advogados/consultoria/solici tador/ comissões e consignações	162	15	40	8	2	2	2	6	34	1	272
Cartório notarial	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	3

	Sé	Sta Maria Maior	S. Pedro	Sta Luzia	São Gonçalo	São Roque	Imac Cor. Maria	Sto. António	S. Martinho	Monte	Total
Arquitectura/ artes gráficas /atelier de desenho/oficina e galeria de artes/estudos e projectos/atelier de decoração.	14	2	3	-	1	-				1	21
Imobiliária/ Adm. Imóveis/ gestão de propriedades	46	3	2	1	-		1	4	-	-	57
Centro de Inf. Turística /actividade turística/timesharing	14	1	-				-	-	8	-	23
Centro temático	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Lavandaria	8	1	2	-	-	-	-	2	5	-	18
Fotografia	16	2	4	1	-	-	-	1	2	-	26
Companhia de Seguros	21	-	1	2	-	-	1	1	3	-	29
Agência Funerária	2	1	1	-	-	-	-	2	-		6
Rent-a-Car	5	1					1	-	19		26
Explicações/Formação profissional/ jardim de infância /creche	15	3	5	5	-	2	-	1	7	-	38
Ensino Superior privado	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	1
Ginásio	1	-	1	-	-	-	-	-	4	-	6
Centro Inspeção Automóvel	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1
Imprensa/tipografia/ publicidade	8	-	2	-	-	-		2	2		14
Consultório médico/centro médico/osteopatia /fisioterapia	46	3	6	8	-	-	-	-	5	-	68
Consultório de Psicologia/ Parapsicologia	4	-	1	2	-	-	-	-	1	-	8
Exames Médicos/ Laboratório análises clínicas	5	1	-	4	-	-	-	-	-	-	10
Medicina alternativa/ Terapia chinesa/ terapias naturais	4	2	3	1		-	-	-	1		11
Enfermagem ao domicílio/ Serviços paramédicos	1	-	-	-	-	-	-	-	3	-	4
Consultório veterinário/ Estética animal	2	-	1	-		-	1	1	1	-	6
Comércio de animais	1	2	-	-	-	-	-	-	-	-	3
Transitários	4	1	-			-	-	1	-	-	6
Costura/ Reparação de calçado	18	2	2	2	-	-	-	-	4	-	28
Alfaiate	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Escola de condução	3	1	-	1	-	1	-	-	-	-	6
Centro de Cópias	1	2	-	-		-	-	-	-		3
Oficinas de auto/pintura automóveis/bate-chapas/montagem de pneus/pintura de automóvel	-	6	3	6	4	8	10	10	2	4	53
Lavagem de auto	-	3	2	-	2	2	3	3	2	-	17
Carpintaria/ marcenaria/ serralharia/ estofador	-	4	2	5	1	2	1	6	-	1	22
Oficina electricidade/reparação de electrodomésticos/ canalizações /Inst. Eléctrica/ de alarmes/ ar condicionado	1	-	-	1	1		2	4	2	1	12
Câmbios	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Armazém/grossista	7	3	1	4	1	6	1	14	4	1	42

	Sé	Sta Maria Maior	S. Pedro	Sta Luzia	São Gonçalo	São Roque	Imac Cor. Maria	Sto. António	S. Martinho	Monte	Total
Produtos de limpeza e manutenção de espaços	-	-	2	-	-	-	1	-	-	-	3
Produtos de cabeleireiro	5	-	1	-	-	-	-	-	1	-	7
Embalagens plásticas	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1
Tatuagens e piercings	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Equipamento de segurança	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1
Total de unidades funcionais	1390	382	327	193	65	97	113	321	667	72	3627
% (relação ao total)	38,3	10,5	9,1	5,4	1,8	2,6	3,1	8,8	18,4	2,0	100,0

Fonte: Câmara Municipal do Funchal (ano de 2009)

Anexo 13

Entrevistas aos Presidentes das Câmaras Municipais dos concelhos de:

- Santana
- Porto Moniz
- Ribeira Brava
- Calheta

Tópicos

A. Coesão territorial

1. Através de notícias vindas nos principais jornais da Região, tomamos conhecimento que os presidentes dos municípios da encosta norte da Ilha da Madeira têm mostrado interesse em desenvolver projectos conjuntos que abrangem diferentes áreas.

1.1. Quais os principais projectos que têm em perspectiva avançar de forma conjunta, aproveitando complementaridades e sinergias, nos sectores do:

- Turismo;
- Ambiente;
- Cultura.

1.2. Que vantagens considera haver nessa cooperação, para os municípios da encosta norte?

2. Foi criada, recentemente, a Empresa de Águas e Resíduos da Madeira, que terá como sócios o Governo Regional e os municípios aderentes.

2.1. Que benefícios os municípios poderão tirar com a integração nesta empresa, em relação a:

- Redução de custos;
- Diminuição das taxas aos cidadãos;
- Apoios aos fundos estruturais e ao Banco Europeu de Investimentos.

B. Vias de Comunicação

3. Que impactos tiveram as novas vias de comunicação (Via Rápida e Vias Expresso) no desenvolvimento do vosso concelho, nos sectores do:

- Comércio;
- Serviços;
- Fixação da população;
- Casas de uso secundário;
- Construção de hotéis;
- Turismo em Espaço Rural

4. Considera que o Município se encontra bem servido em estradas locais?

C. Turismo

5. Sendo o turismo um dos principais factores de desenvolvimento da Região, quais as grandes opções do município no sector do turismo?

D. População

6. Considerando que, a maior parte dos concelhos está a perder população, quais as estratégias que têm sido tomadas para a fixação da população no concelho?

7. Como se posiciona o concelho em relação à utilização das novas tecnologias e à qualificação da mão-de-obra?

E. Problemas e prioridades

8. Na sua gestão diária, quais os principais problemas com que se debate?

9. Quais as obras que, neste momento, considera prioritárias fazer?

Entrevista ao Presidente da Câmara Municipal de Santa Cruz

Tópicos

A. Coesão territorial

1. Está em vias de criação a Empresa IGSERV – Águas e resíduos da Madeira, que terá como sócios o Governo Regional e os municípios aderentes.

1.1. Que benefícios os municípios têm na integração nesta empresa, em relação a:

- Redução de custos;
- Diminuição das taxas aos cidadãos;
- Apoios aos fundos estruturais e do Banco Europeu de Investimentos.

2. Através de notícias vindas nos principais jornais da Região, tomamos conhecimento que há uma tentativa de cooperação entre os presidentes dos municípios da encosta norte da Ilha da Madeira.

Haverá possibilidade e vantagens da elaboração de projectos conjuntos entre as Câmaras Municipais de Machico, Santa Cruz, Funchal e Câmara de Lobos (Aglomeração Metropolitana), ao nível do:

- Turismo;
- Ambiente;
- Cultura.

B. Vias de Comunicação

3. Que impacto entende ter havido com a construção da Via Rápida no desenvolvimento do vosso concelho ao nível do:

- Comércio;
- Serviços;
- Fixação da população

4. Proximidade do aeroporto

4.1. Santa Cruz pode ser considerada uma cidade porta, atendendo à sua proximidade do aeroporto.

4.2. Quais os benefícios que a cidade tem dessa proximidade em relação ao:

- Turismo;
- Comércio;
- Serviços.

C. População

5. O *boom* imobiliário que se observa no Caniço e a grande concentração da população nesta freguesia trouxe alguns problemas de planeamento urbano. Como tem a Câmara Municipal reagido para a resolução desse problema?

6. Podemos considerar a cidade do Caniço dormitório da cidade do Funchal?

D. Problemas e prioridades

7. Na sua gestão diária, quais os principais problemas com que se debate?

8. Quais as obras que, neste momento, considera prioritárias fazer?

Entrevista ao Vice-presidente da Câmara do Funchal

Tópicos

A. Coesão Territorial

1. O Funchal integra o projecto “Rede de cidades do Arco Atlântico”, composta por quarenta cidades da fachada atlântica e que inclui 3 cidades insulares: Funchal, Las Palmas e Santa Cruz de Tenerife.

1.1. Quais as vantagens que há, para o município do Funchal, na participação neste e noutros projectos de intercâmbio com outras cidades?

1.2. **E a nível regional**, há alguns projectos conjuntos com outras Câmaras Municipais?

2. Em relação à recém-criada Empresa IGSERV – Águas e resíduos da Madeira, que terá como sócios o Governo Regional e os municípios aderentes, que posição tem assumido a Câmara Municipal do Funchal em relação à aceitação de integrar esta parceria?

2.1. Que razões leva o Município do Funchal a assumir a posição referida?

B. Vias de Comunicação

3. Que impacto considera que houve com a construção da Via Rápida e Vias Expresso no desenvolvimento do concelho do Funchal ao nível do:

- Comércio;
- Serviços;
- Fixação da população;
- Expansão Urbana;
- Entrada de pessoas no Funchal, diariamente;
- Primazia em relação aos outros concelhos: aumento ou diminuição?

C. O turismo de cruzeiro

4. Quais os principais benefícios que o turismo de cruzeiro traz para a cidade do Funchal em relação ao:

- Comércio;
- Cultura.

D. Principais desafios

5. Como ultrapassar os problemas da:

- Perda de residentes no centro do Funchal;
- Expansão urbana;
- População que vive em zonas de risco.
- Marginalidade e exclusão.

6. Quais as áreas, da cidade do Funchal, que considera prioritárias em termos de reabilitação/ renovação urbana?

7. Na gestão diária, quais os principais problemas com que a Câmara Municipal se debate?

